



# ETELÄPORTTI

**IDEASUUNNITELMIA VALTATEIDEN RISTEYSALUEELLE**

**AKU-VILLE JÄNTTI**  
DIPLOMITYÖ  
TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

KESKITTYMÄ /  
REITTI / URBAANI  
ETELÄREUNA /  
URBAANI MUURI

# ETELÄPORTTI

*IDEASUUNNITELMIA  
VALTATEIDEN  
RISTEYSALUEELLE*



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

*Aku-Ville Jäntti*

**Diplomityö**

Tampereen teknillinen yliopisto

Arkkitehtuurin laitos

Tarkastaja: Professori Panu Lehtovuori

Marraskuu 2014



# TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Tuotantotalouden ja rakentamisen tiedekunta

Arkkitehtuurin koulutusohjelma

**Jäntti, Aku-Ville Johannes: Eteläportti – ideasuunnitelmia valtateiden risteysalueelle**

Diplomityö: 78 sivua

Marraskuu 2014

Tarkastaja: Professori Panu Lehtovuori

Avainsanat: *Arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu, suunnittelu, kaupunkialueen reuna-alueen suunnittelu, valtateiden risteysalueen suunnittelu, julkinen kaupunkitila, hybridi-alue, brändi*

**V**altateiden risteysalueiden maankäyttö ei ole usein sosiaalisesti tai ekologisesti kestävää. Tyypillisenä ongelmana tällaisissa ympäristöissä on julkisen kaupunkitilan monotonisuus sekä alueen hiljeneminen siellä toimivien liikkeiden aukioloaikojen ulkopuolella. Tiivistyvä kaupunkirakenne ja muuttuva kaupanala luovat paineita risteysalueiden uudenaikaiseen, monimuotoisempaan ja kestävämpään käyttöön. Diplomityö tutkii suunnittelun keinoin, kuinka kaupunkirakenteen reunalla ja liikenteen risteyskohdassa olevaa aluetta voitaisiin kehittää monipuolisesti ja rikkaaksi kaupunkitilaksi. Tavoitteena on saada aikaan parempia vaihtoehtoja tavanomaiselle automarketti-alueelle sekä tutkia, mitä lisäarvoa arkkitehtuuri voi tuoda kehäteiden alueen rakentamiseen.

Noin 230 000 neliömetrin kokoinen Eteläportiksi nimetty suunnittelualue sijaitsee Lahdesjärven kaupungin osassa, Tampereen eteläreunalla. Paikka on valtakunnallisesti merkittävässä solmukohdassa Helsinkiin vievän valtatie ja Tampereen eteläisen kehätien risteyskohdassa. Erityisesti Helsingistä päin tultaessa alue hahmottuu selkeästi, mikä antaa hyvän mahdollisuuden vaikuttaa koko Tampereen ensivaikutelmaan ja imagoon. Myös liikenneyhteystet ovat varsin hyvät ja alue on helposti saavutettavissa, ongelmana on kuitenkin liikenteen aiheuttama melu ja liikennejärjestelyiden tuottama epämieluisa ympäristö.

Diplomityö tutkii risteysalue-rakentamista neljällä vaihtoehtoisella ideasuunnitelmalla, jotka eroavat toisistaan sekä lähtökohdiltaan että maankäytöltään. Erityinen painoarvo on näiden ideasuunnitelmien tuottaman lisäarvon arvioimisessa. Ideasuunnitelmissa on käytetty seuraavia työkaluja: (1) toimintojen sekoittaminen monotonisuuden välttämiseksi ja alueen aktivoimiseksi sekä (2) paikan mahdollisuuksien ja potentiaalien eriytyminen hyödyntäminen, Anna Klingmannin teorioiden pohjalta. Lisäksi ideasuunnitelmista on käyty rakentavaa vuoropuhelua alueen omistajan kanssa.

Diplomityössä on neljän ideasuunnitelman avulla pystytty selvittämään minkälaisia lisäarvoja sekoittuneet toiminnot toisivat risteysalueiden kaupunkirakenteelle. Työ on nostanut esiin arkkitehtuurin lisäarvon tunnistamisen merkityksen – asia, jota arkkitehdit voisivat hyödyntää töissään laajemminkin.

Diplomityö perustuu arkkitehtitoimisto BST-Arkkitehdit Oy:lle tehtyyn projektiin, jossa mukana yhteistyössä on ollut suunnittelualueen pohjoisosasta maata omistava rakennusliike YIT Oy. Alue on ollut YIT:n omistuksessa jo pitkän ajan, mutta alueen kehittämistä on viivästyttänyt sen eteläpuolella olevan alueen keskeneräisyys. Sekä BST-Arkkitehdit että YIT antoivat hyvin vapaat kädet ideasuunnitelmien kehittelyyn. Diplomityö on antanut mahdollisuuden tutkia kaupunkisuunnittelussa kiehtovia teemoja sekä kehittyä ja syventää osaamistaan niin teoriassa kuin käytännön työtekniikoissakin.

# ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Faculty of Business and Built Environment

Degree Program in Architecture

**Jäntti, Aku-Ville Johannes: South Gate – concept designs for a highway crossing area**

Master’s Thesis, 78 pages

November 2014

Examiner: Professor Panu Lehtovuori

Keywords: *Architecture, urban design, design of a city’s periphery, design of a highway crossing area, public space, mixed-use area, brand*

**B**uilt environments near traffic crossing are not, for the most part, socially or ecologically sustainable. Typical problems in these areas are the monotonic character of public space and silencing the area outside business hours. The densifying of urban areas and the changing commercial sector add pressure to come up with new, more complex and more sustainable uses for these spaces. This Master’s Thesis studies, by means of concept designs, how an area in a city’s periphery and around a traffic crossing could be utilised as well as possible. The objective is to create better alternatives for traditional hypermarket areas and to study what added value architecture can bring into the design of these highway crossing areas.

The design area, a circa 230,000 m<sup>2</sup> -sized area called South Gate, is located at the district of Lahdesjärvi, at the southern border of Tampere. The area contains a nationally significant highway crossing, where the highway to Helsinki and Tampere’s southern ring road intersect. Especially when arriving from Helsinki, visibility at the place is excellent – this creates a good chance to influence the first impression that Tampere gives and its image. The transport connections and accessibility of the place are very good, too, but on the other hand the traffic creates a lot of noise and makes the environment unpleasant.

This Master’s Thesis approaches the theme of built environments near traffic crossing areas by studying it with four alternative concept designs, which differ from each other by their starting point and by their land use. Special emphasis is put into assessing the added value that these concept designs create. The subject is approached by focusing on the tools behind the concept designs: (1) mixing of different functions to avoid monotonousness and to increase activity in the area and (2) placing special emphasis on the potentials of the place, in which the theories of Anna Klingmann are utilised. The concept designs also utilise dialogues with the owner.

With these four design concepts, the thesis clarifies what added values the mixing of different functions gives to built environments near traffic crossing areas. The work emphasises the significance of recognising the added value that architecture can create – a matter of which architects could take more advantage in their work.

This Master’s Thesis is based on a project done for the architect office BST-Architects Ltd. The project was carried out in cooperation with the construction company YIT Ltd., which owns land in the northern part of the design area. YIT has owned the land for a long time, but the area’s development has been delayed mostly since the southern area outside the YIT’s land is still incomplete. Both BST-Architects and YIT gave the author carte blanche for designing the concept designs. This Master’s Thesis has given a chance to study the fascinating themes of urban design, and a chance to develop and deepen one’s know-how both in theory and in practise.

# TERMIT

## Konsepti

Konseptilla tarkoitetaan alkuideaa, joka on suunnittelun lähtökohtana.

## Ideasuunnitelma

Ideasuunnitelmalla tarkoitetaan tässä työssä konsepteista jalostettua luonnossuunnitelmaa.

## Lisäarvo

Lisäarvosta puhuttaessa tarkoitetaan arkkitehtuurin tuomaa lisäarvoa, jolla on ensisijaisesti positiivisia, mutta hankalasti laskettavissa olevia vaikutuksia. Lisäarvoa ei tässä yhteydessä pidä sekoittaa marxilaiseen kansantaloudelliseen termiin. Anna Klingmann puhuu kirjassaan Brandscapes (2010) usein lisäarvosta (englanniksi added value), muun muassa seuraavasti:

*“...added value, which is typically created from combination of good design and brand equity. It is the added value that enables producers to ask more for their products than they are worth in the strictly functional sense.”* (Klingmann 2010, s. 66)

## Kaupunkitila

Kaupunkitilasta puhuttaessa tarkoitetaan tässä työssä aina julkista kaupunkitilaa, ellei kaupunkitilan julkisuusastetta erikseen määritellä. Tampereen kaupungin rakennusjärjestys määrittelee julkisen kaupunkitilan seuraavasti:

*“Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa, joka asemakaavassa on määritelty liikenne-, katu-, tori-, puisto- tai virkistysalueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolella edellä mainitussa käytössä.”* (Rakennusjärjestys 2000, s. 20, 40 §)

## Epäpaikka

Epäpaikka on Marc Augén kehittämä termi (ranskaksi non-lieux, englanniksi non-place) jolla hän viittaa tiloihin, joilla ei ole tarpeeksi merkitystä, jotta niitä voisi kutsua paikaksi. Tällaisina epäpaikkoina hän pitää esimerkiksi moottoritietä ja supermarket-tia. (Augé 1992)

## Hybridi

Sivistyssanakirja Concise Oxford English Dictionary määrittelee hybridin (eng. hybrid) muun muassa seuraavasti:

*“A thing made by combining two different elements” tai “Of mixed character; composed of different elements”*

Arkkitehtuurissa hybridillä tarkoitetaan rakennusta tai aluetta, jossa on erilaisia toimintoja, kuten esimerkiksi asumista ja työtiloja. Useimmiten hybridissä olennaista on asumisen ja muiden toimintojen sekoittuminen. Hybridi-termillä viitataan tässä teoksessa sekä hybridirakennukseen että -alueeseen.

## Hubridi

Erotukseksi sellaisesta sekoittuneesta toiminnasta, joka ei sisällä pysyvää asumista käytetään tässä työssä termiä hubridi. Termi on kirjoittajan oma ja hybridi-termillä viitataan työssä hybridi-termin tavoin sekä rakennukseen että alueeseen.

## Brändi

Sivistyssanakirjan The Oxford English Dictionary ja Oxford Dictionariesin online-sanakirjan määritelmien mukaan brändi on muun muassa:

*“1.2 A particular identity or image regarded as an asset, 1.3 A particular type or kind of something.”* (<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/brand>)

Arkkitehti Anna Klingmann, joka on tutkinut muun muassa brändin ja arkkitehtuurin välistä yhteyttä, käsittelee brändiä usein kirjassaan Brandscapes.

*“A Charismatic brand is anything for which people believe there is no substitute. It is a person’s gut feeling about the product, a service, or a company.”* (Klingmann 2010, s. 55)

Brändäykseen erikoistunut yritys Brandscape määrittelee brändin seuraavasti:

*“Brändi on tuotetta tai palvelua edustavan tavaramerkin ominaisuuksien kokonaisuus – sellaisena kuin kuluttaja sen havaitsee. Brändin ominaisuudet ovat sekä aineellisia että aineettomia”* ([http://www.brandscape.fi/brand\\_fi.pdf](http://www.brandscape.fi/brand_fi.pdf))

## Maantasopysäköinti

Maantasopysäköinti tai pintapysäköinti on termi perinteisellä tavalla toteutetusta pysäköinnistä maan pinnalle, ilman rakenteita.

# SISÄLLYS

KESKITYMÄ /  
REITTI / URBAANI  
ETELÄREUNA /  
URBAANI MUURI

## JOHDANTO

Aluksi	11
Työn rakenne	13
Ajurit	14

## TAUSTOITUS

Valtateiden risteysalueiden arkkitehtuurista	18
Referenssikohteita	20
Risteysalueiden maankäytön tulevaisuus	22



## ASKEL 1

### PAIKAN ANALYYSI

1.1 Lahdesjärven historia	26
1.2 Saavutettavuusanalyysi	28
1.3 Suunnittelualueen analyysi	34

## ASKEL 2

### PELINAPPULAT ja TYÖKALUT

2.1 Pelinappulat	40
2.2 Työkalut	45

## ASKEL 3

### IDEASUUNNITELMAT

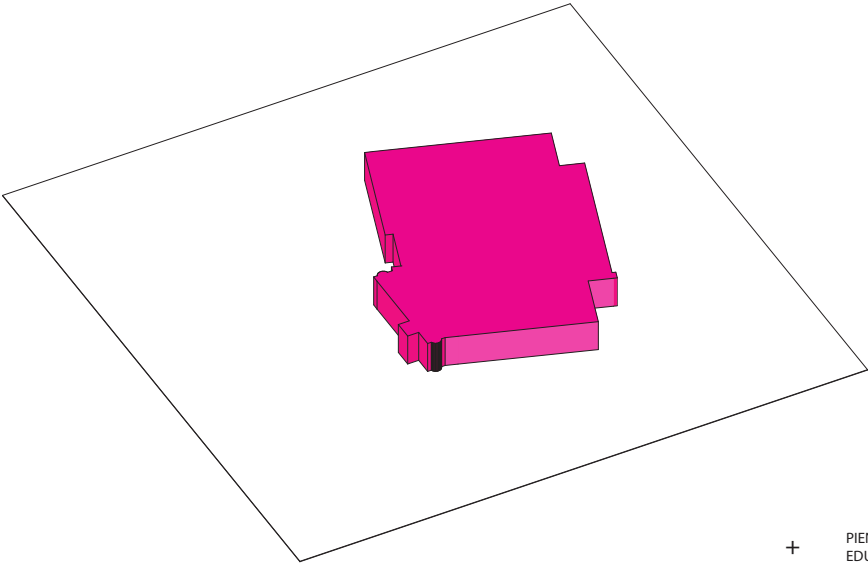
3.1 Keskittymä	52
3.2 Reitti	58
3.3 Urbaani eteläreuna	64
3.4 Urbaani muuri	69



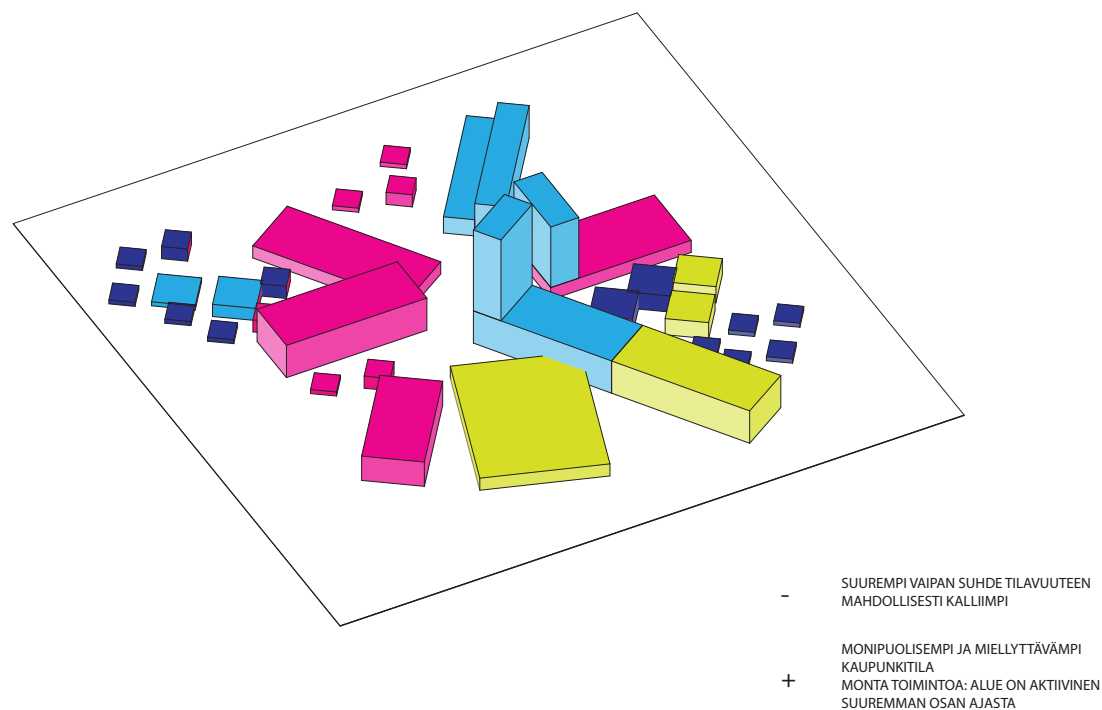
## JOHTOPÄÄTÖKSET

Lisäarvoanalyysi	75
Dialogi omistajan kanssa	76
Johtopäätökset	77
Lähdeluettelo	78

# Johdanto



- + PIENI VAIPAN SUHDE TILAVUUTEEN  
EDULLINEN PERUSRATKAISU
- EPÄPAIKKA  
MONOTONIEN YMPÄRISTÖ  
PASSIIVINEN KAUPUNKITILA  
VAIN YKSI TOIMINTO  
ALUE ON ELOSSA VAIN TIETTYNÄ  
KELLONAIKOINA



2

### Kaavio 1 ja 2:

Kaupunkitila ja toiminnot. Ensimmäisessä kaaviossa on tavanomaisesti ratkaistu kaupungin reuna-alueen tontti. Toisessa kaaviossa on esitetty vaihtoehtoinen versio, jossa sama tila on ratkaistu sekoittamalla toiminnot ja luomalla monipuolisempaa kaupunkitilaa.

# Aluksi

*”Suunnittelualueella on sijaintinsa vuoksi edellytykset muodostua kaupunkikuvalliseksi porttiaiheeksi Tampereelle etelästä saapuvalla liikenteelle.” (Tampereen kaupunki 2013, s. 16)*

Diplomityö **Eteläportti, ideasuunnitelmia valtateiden risteysalueelle** perustuu BST-Arkkitehdit Oy:lle tehtyyn projektiin, jonka tavoitteena on ideoida maankäyttöä Eteläportiksi nimetyllä alueella Lahdesjärven kaupunginosassa, Tampereen eteläosassa. Alkuvaiheessa työ oli nimetty Tampereen portiksi, mutta työn edetessä nimi muutettiin Eteläportiksi. Näin vältetään sekoittuminen Tampereen portti nimiseen suunnittelualueella sijaitsevaan, olemassa olevaan rakennukseen. Olennaisesti mukana projektissa oli suunnittelualueen pohjoisosasta tontin omistava YIT Oy, edustajanaan Matti Joensuu. YIT antoi palautetta projektin eri vaiheiden aikana.

YIT on omistanut tontin pitkään, mutta alueen kehittämistä on viivästyttänyt sen eteläpuolella olevan alueen keskeneräisyys. YIT:n omistama tontti rajoittuu sen verran pienelle osalle risteysaluetta, että oli mielekkäämpää laajentaa ideasuunnitelmia koskemaan laajempaa aluetta (ks. kaavio 11, s. 34). Suunnittelualue on rajattu omaksi kokonaisuudekseen myös Lahdesjärven osayleiskaavassa (ks. kuva 14, s.43). Tällä laajennuksella suunnittelualueen mahdollisuuksista saatiin parempi kuva kuin tutkimalla vain YIT:n omistamaa tonttia.

Diplomityö keskittyy Eteläportin paikan ratkaisemiseen ja työssä tarkastellaan risteysaluerakentamiseen liittyvää problematiikkaa myös yleisemmin. Diplomityön tavoitteena on esittää vaihtoehtoja perinteiselle yksioikoiselle automarketti-rakentamiselle. Vaihtoehdot ovat rakentamistehokkuudeltaan nykyistä asemakaavaa suurempia ja samalla sosiaalisesti kestävämpiä. Toinen tärkeä tavoite on tutkia, mitä lisäarvoa arkkitehtuuri voi tuoda kehäteiden rakentamiseen, niin humanistisesta kuin kaupallisesta näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä paikalla Lahdesjärven kaupunginosan luoteiskulmassa, noin 4,5 kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Tavanomaisesti suunnittelualueen kaltainen kaupunkialueen reunalla, hyvien liikenneyhteyksien päässä oleva alue on ratkaistu hyvin yksitoikkoisella tavalla. Esimerkiksi suurta, yksinäistä rakennusmassaa ympäröi iso maantasoparkkialue. Myös alueelle sijoitetut toiminnot ovat usein yksipuolisia, jolloin alue saattaa hiljentyä joinakin vuorokaudenaikoina täysin. Alueen viihtyisyyteen vaikuttaa olennaisesti, onko alueella elämää myös iltaisin sekä viikonloppuisin.

Suunnittelun lähtökohtana oli saada tämä hyvin hajanainen alue rikkaampaan ja sosiaalisesti kestävämpään käyttöön. Alueen aktivoiminen myös toimistoaikojen ulkopuolella oli yksi ensimmäisiä ajatuksia. Asumista alueella ei ollut kuitenkaan mielekästä sijoittaa meluongelmien ja muun ympäristön vuoksi. Alustavien omistajan kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta ajatus erilaisten toimintojen sijoittamisesta alueelle alkoi muotoutua. Yhdistämällä toimintoja pyrittiin myös saamaan alueesta sosiaalisesti

kestävämpi, vähentämällä tarvetta arkimatkustamiselle. Alueen parempi käyttöaste on myös kestävän kehityksen tavoitteiden mukaista, koska tällöin useampia toimintoja voidaan tehdä saman infrastruktuurin varassa, ja mahdollisesti jopa samoissa rakennuksissa, jolloin eri toimintoja varten ei täydy välttämättä tehdä erillisiä rakennuksia. Toimintojen sekoittamisesta tulikin olennainen työkalu paremman ja viihtyisämmän kaupunkitilan saavuttamiseen. Tarkoituksena oli myös se, että alue olisi pidempään aktiivinen. Valitut päätoiminnot ovat toimisto- ja työtilat, harrastustilat sekä liiketilat, joita sekoitetaan niin alue- kuin rakennuskohtaisestikin. Niiden lisäksi variaatiota lisäävät pienteollisuus- sekä hotellitilat.

Diplomityön tavoitteita toteutettiin tutkimalla aluetta neljällä vaihtoehtoisella ideasuunnitelmalla. Ideasuunnitelmissa tärkeää oli, että alue ratkaistaan mahdollisimman eri tavoin ja samalla pyritään saamaan paljon irti alueen potentiaalista sekä parantaa alueen julkista kaupunkitilaa, jotta Lahdesjärvi muuttuisi nykyistä rikkaammaksi kaupunkialueeksi.

Toimintoja sekoittavan hybridi-teeman lisäksi toinen ideasuunnitelmien taustalla oleva työkalu on paikan potentiaalien esiin nostaminen. Etenkin suunnittelualueen kaltaisissa alueissa paikan ominaispiirteitä on käytetty tavanomaisesti hyvin niukasti hyödyksi, joka suureksi osaksi on useimmiten johtunut ympäristön yksipuoleisuudesta. Kuitenkin hyödynnettäviä paikallisia ominaispiirteitä voi hyvinkin löytyä tällaisista paikoista. Anna Klingmann on kirjoittanut teoksessaan Brandscapes paikan sisältä lähtevien arvojen tunnistamisesta ja hyödyntämisestä. Ideasuunnitelmissa hyödynnetään kirjassa esitettyjä teorioita esimerkiksi inside-out brändäyksestä. Lahdesjärven alueen kaupunkirakenteellinen sijainti, kestävän kehityksen tavoitteet ja ympäristön laatu edellyttävät sen ratkaisemista tehokkaammin, monipuolisemmin ja korkeatasoisemmin (Tampereen kaupunki 2013, s. 33).

# TYÖN RAKENNE

Diplomityö on jäsennetty jakamalla se taustoitukseen, kolmeen askeleeseen ja johtopäätöksiin. Askeleiden ensisijainen tarkoitus on helpottaa lukijaa pääsemään sisälle projektiin, mutta niistä on ollut myös tekijälle huomattavaa hyötyä projektin eri kokonaisuuksien hahmottamisessa.



**TAUSTOITUS**  
*MITÄ ON KYSYMYS? ja MISSÄ KONTEKSTISSA? Johdannossa taustoitetaan diplomityön aiheamaailmaa muun muassa pohtimalla siihen liittyvää problematiikkaa ja kontekstia, tutustutaan valtateiden risteysalueiden arkkitehtuuriin, referenssikohteisiin sekä esitetään joitakin valtateiden maankäytön tulevaisuuden visioita.*



**ASKEL 1: ANALYYSI**  
*MISSÄ? Ensimmäisessä askeleessa on tehty suunnittelualueen analyysi sekä tutkittu lyhyesti alueen historiaa. Analyysi on jaettu kahteen mittakaavaan: (1) suurempaan, saavutettavuusanalyyysiin ja (2) pienempään, suunnittelualueen analyyysiin.*



**ASKEL 2: PELINAPPULAT ja TYÖKALUT**  
*MITÄ? ja MITEN? Toisessa askeleessa käsitellään pelinappuloita eli alueelle sijoitettavia toimintoja ja niistä koostuvaa tilaohjelmaa. Työkaluina käytetään pelinappuloita tarkasteltaessa **sekoittuneita toimintoja** -työkalua ja toisena työkaluna diplomityössä on **inside-out brändäys**. Lisäksi tässä jaksossa tarkastellaan arkkitehtuurin tuottamaa lisäarvoa sekä kokemuksellisuutta ja elämyksellisyyttä.*



**ASKEL 3: IDEASUUNNITELMAT**  
*MILLÄ TAVALLA? Kolmannessa askeleessa on esitetty neljä erilaista ideasuunnitelmaa, jotka ovat nimeltään **Keskittymä, Reitti, Urbaani eteläreuna ja Urbaani muuri**.*



**LISÄARVOANALYYSI, DIALOGI OMISTAJAN KANSSA ja JOHTOPÄÄTÖKSET**  
*MITÄ LISÄARVOA IDEASUUNNITELMAT TUOTTIVAT? Tässä jaksossa ideasuunnitelmia verrataan keskenään erityisesti niiden tilallisten ominaisuuksien tuottaman lisäarvon suhteen. Jaksossa tarkastellaan myös omistajan kanssa käytyä dialogia, reflektoidaan diplomityön prosessia sekä esitellään työn tärkeimmät johtopäätökset.*

# AJURIT

## Ekologisesta ja sosiaalisesta kestävydestä sekä kaupunkirakenteesta

Suunnittelualue on lähtökohdiltaan ristiriitainen ja alueen kaupunkirakenteellinen sijainti aiheutti huomattavaa moraalista pohdintaa. Vaikka arkkitehdin on usein tehtävä työtä käskettyä, tuntui tärkeältä löytää perusteet tässä työssä esitetyille ratkaisuille. Onko oikein sijoittaa tällaista määrää toimintoja kaupungin laidalle? Edistävätkö esitetyt ideasuunnitelmat kaupunkirakenteen hajauttamista vai sen eheyttämistä?

Kaupunkialueen laidalle rakentaminen ja toimintojen painopisteen siirtäminen pois kantakaupungista on aina tarkkoja pohdintoja ja perusteluja vaativa toimenpide. Suomen hallituksen virallinen kanta on pyrkiä ehkäisemään kaupunkirakenteen hajautumista (Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 2008, s. 2, s. 16). Vastuullisesti suunniteltaessa, kun toimintoja siirretään jonnekin, tulisi kysyä, onko se pois jostain muualta? Ja onko uusi painopiste ja uusi tilanne parempi kuin aikaisempi? Ideasuunnitelmat esittävät osayleiskaavaan verrattuna suuren määrän erilaisia toimintoja sijoitettavaksi alueelle. Niitä puoltavat seuraavat ajurit:

### 1 Joku rakentaa kuitenkin

Koko diplomityön lähtöajatus on esittää rakennusten käyttöasteen kannalta parempia ja sosiaalisesti kestävämpiä vaihtoehtoja kuin mitä yleisesti on tällaisiin alueisiin totuttu rakentamaan: esimerkiksi erilaisia yksioikoisia ja virikkeettömiä automarketteja. Koska alueelle tullaan joka tapauksessa ennemmin tai myöhemmin rakentamaan, sosiaalisesti kestävien ratkaisujen löytäminen olisi alueen kehittämisen kannalta olennaista.

### 2 Epäpaikka parempaan käyttöön

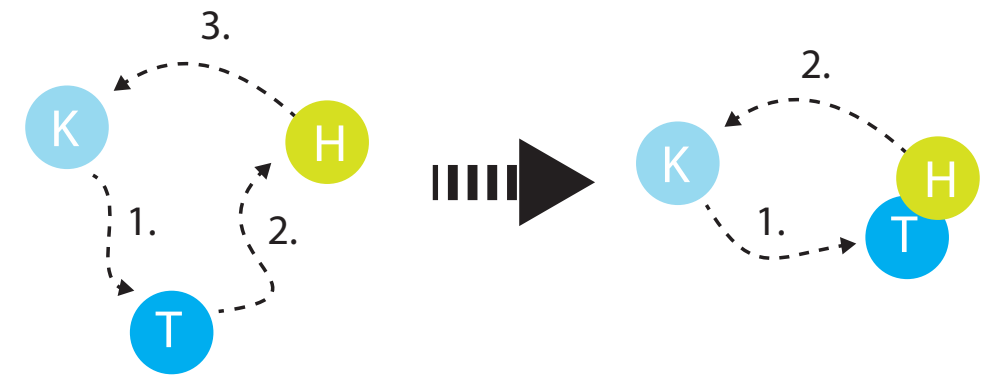
Suomessa tilanahtaus on verrattain pieni ongelma. Melusta ja epämiellyttävyydestä johtuen suunnittelualueen kaltainen paikka voi jäädä käyttämättömäksi. Kaupunkirakenteen tiivistymisen ja olemassa olevien liikenneyhteyksien puolesta alueella olisi kuitenkin käyttöä.

### 3 Yksi matka pois

Ihmisen elämään kuuluu kolme paikkaa (aihetta sivuaa: Alppi, Ylä-Anttila 2007), joiden ympärille hänen elämänsä on järjestynyt: koti, työ- ja harrastuspaikka. Näiden kolmen paikan ympärille muodostuu kolme usein toistuvaa matkaa: (1) koti - työ, (2) työ - harrastus, (3) harrastus - koti. Erilaisten toimintojen yhteen tuomisen yhtenä tärkeänä tavoitteena on päästä eroon yhdestä näistä kolmesta matkasta. Esimerkiksi työtilojen ja harrastustilojen yhdistelyllä päästäisiin yhdestä toistuvasta matkasta eroon (ks. kaavio 3).

### 4 Kaupunkirakenteen kurominen umpeen

Vaikka suunnittelualue on kaupungin reunalla, on se kuitenkin kaupunkirakenteen ympäröimä (ks. kaavio 5, s. 30). Sen läheisyydestä löytyy kaupunginosia, kuten Vuores ja Hervanta, jotka ovat vielä kauempana keskustasta ja joiden jättämää aukkoa Lahdesjärvi voi kuroa umpeen. Voidaankin pitää



**Kaavio 3:** Yksi matka pois.

K = koti  
T = työ  
H = harrastus

todennäköisenä, että tulevaisuudessa alue ei enää olekaan kaupungin reunalla, vaan osa tiiviimpää kaupunkirakennetta. Alue ei sijoitu yhdyskuntarakenteellisesti irralleen muusta rakenteesta, vaan on keskeisesti Tampereen työssäkäyntialueella. Näin ollen alueen tehokkaampaa rakentamista voidaan pitää kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisena, eikä yhdyskuntarakennetta hajauttavana (Tampereen kaupunki 2013, s. 31). Tiiviimpää rakentamista puoltaa myös Tampereen kaupunkiseudun kasvava väestönkehitys, joka toteutuessaan edellyttää sekä työpaikka-alueiden laajentamista että ostovoiman kasvuun vastaamista (Tampereen kaupunki 2013, s. 31). Suunnittelualueen kattavan olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen tavoite toteutuu alueen tehokkaammalla rakentamisella. Alueen saavutettavuutta voitaisiin hyödyntää tehokkaammin rakentamalla se tiiviimin. Lahdesjärvellä on myös otollinen sijainti eteläisen Tampereen palveluverkon parantamisessa (Tampereen kaupunki 2013, s. 31).

### 5 Suojavyöhykkeen potentiaali

Viime aikoina on käyty keskustelua valtateiden suojavyöhykkeiden mahdollisista uusista käyttötavoista. Uuden ajattelutavan päästyä paremmin esille, saattaa yksi skenario olla kaupunkien lähettyvillä olevien moottoriteiden vauhdin hiljentäminen, mikä avaisi aikaisemmille suojavyöhykkeille aivan uusia mahdollisuuksia. Esimerkiksi arkkitehti Virpi Mamia pohtii aihetta *Millainen Helsinki olisi ilman moottoriteitä* –blogissaan (Mamia 2013).

Valtateiden  
risteysalueiden  
arkkitehtuurista

# TAUSTOITUS





## VALTATEIDEN RISTEYSALUEIDEN ARKKITEHTUURISTA

**”Liikenneväylien ympäristöt ovat kuin halkeamia kaupunkirakenteessa – vahvoja maastoon piirrettyjä rajoja kaupunginosien välissä. Ne muodostavat isoja esteitä ympäristöä käyttäville kaupunkilaisille. Väylät ovat toiminnallisesti rajallisia ja tarkoitettu vain autolla liikkumiseen. Koska autoilusta aiheutuu melua, ilmansaastetta ja vaarallisia paikkoja, tarvitsevat väylät paljon tyhjää tilaa ympärilleen. Väylien suoja-alueet ovat monelle kaupunginosalle alueen takamaastoa.” (Mamia 2013)**

Mamia kuvaa hyvin nykytilannetta. Liikennejärjestelyt ovat muokanneet ja muokkaavat edelleen hyvin voimakkaasti modernia kaupunkia. Yksityisautoilun voimakkaan kasvun myötä liikennesuunnittelusta ja liikennevirtojen hallinnasta on tullut yhä enemmän kaupunkisuunnittelua ja yhdyskuntarakennetta rajaava elementti. Liikennesuunnittelu on edelleenkin etusijalla ja määrittää ne lähtökohdat, josta muu suunnittelu voi alkaa. Tilanne voi kuitenkin muuttua. Etenkin lähimpien viime vuosien aikana liikennesuunnittelun perusasioita, kuten ajoneuvojen nopeutta, on alettu kyseenalaistaa myös kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Kaupunkirakenteen läheisyydessä olevien solmukohtien luonne tulee todennäköisesti vielä muuttumaan. Tällöin Lahdesjärven kaltaisissa paikoissa nämä muutokset näkyvät nopeimmin. Vielä todennäköisempää kuitenkin on, että tulevaisuuden liikennevirrat menevät ennalta arvaamattomilla tavoilla, ainakaan nykyisellään ne eivät tule pysymään.

Valtateiden risteys- ja liittymien paljon tilaa vievään mitoittamiseen johtaa kaksi syytä: liikenteen suuri määrä sekä liikenteen suuri nopeus. Kaupunkien reuna-alueiden valtateiden risteyskohtien arkkitehtuuri on muotoutunut nykyiseen muotoonsa sen sijaan monien seikkojen takia. Maan halpa hinta, tilan runsaus, hyvät liikenne- ja logistiikkayhteydet ovat tehneet niistä otollisia paikkoja esimerkiksi automarketeille ja paljon tilaa vievälle kaupanalalle sekä muille vastaaville, näistä ominaisuuksista hyötyville toiminnoille. Kaupanalan lisäksi risteysalueille ja kehäteiden varsille onkin usein sijoitettu myös yrityspuistoja sekä tuotanto- ja logistiikkakeskuksia. Yleensä tällaisten paikkojen maankäyttöllisiä ja arkkitehtonisia ratkaisuja ohjaavat taloudelliset realiteetit ja usein nämä alueet jäävätkin julkisen kaupunkitilan osalta ominaisuuksiltaan kehnonlaisiksi.

Suuri osa risteysten ympäristöstä on myös jätetty täysin rakentamatta. Se on ymmärrettävää ja perusteltua liikenteen suojaetäisyyksien, melun ja visuaalisen

epämiellyttävyyden vuoksi. Kuitenkin, etenkin kasvavilla alueilla tiivistyvän kaupunkirakenteen paineen vuoksi pyritään todennäköisesti rakentamaan yhä lähemmäksi valtateitä. Kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta olisi hyvin perusteltua käyttää myös näitä osia kaupungista, jolloin myös aiemmin erillään olevat kaupunginosat linkittyisivät paremmin toisiinsa ja niiden välinen poikittaisliikenne parantuisi.

**1 Kuva 1: Los Angelesin valtateitä.**

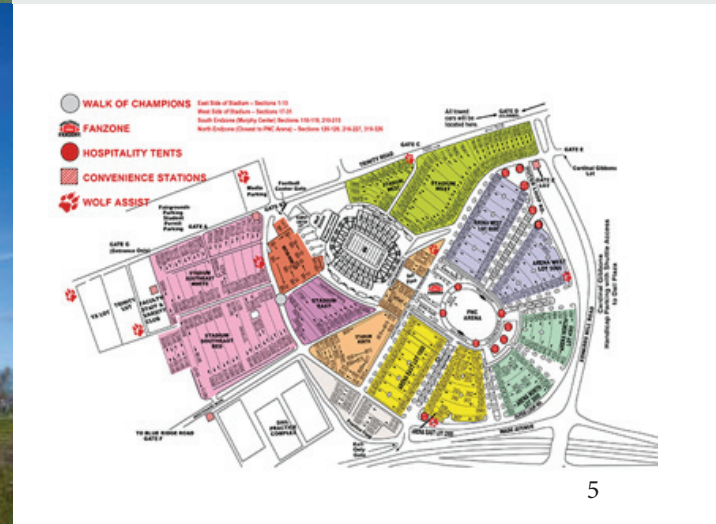
### AUTOMARKETTIEIDEN HISTORIASTA

Risteysalueiden arkkitehtuuriin on vaikuttanut huomattavasti automarkettien historia. Koko autoistuneen siviilisaation historia on kovin lyhytaikainen, vain 1950-luvulta tähän päivään asti. Tässä mielessä ei olekaan ihme, ettei suurien liikennejärjestelyjä ympäröivien alueiden käyttö ole kehittynyt vielä kovin pitkälle.

Automarkettien tai hypermarkettien (ransk. hypermarché) historian katsotaan saaneen alkunsa vuonna 1931 Portlandissa, Yhdysvalloissa, jossa kaupanalan pioneeri Fred Meyer avasi Hollywoodin lähioon yhden pysähdyskauppa-alueen. Aluksi liikkeeseen kuului päivittäistavarakauppa, apteekki ja autojen huoltopiste sekä parkkialuetta, mutta jo vuonna 1933 lisättiin muitakin tavalliseen ruokakauppaan kuulumattomia palveluita, kuten vaatekauppa ja kodintarvikeosasto. (www.jrank.org 2014)

Nykyaikaisen hypermarketin kehityksen katsotaan usein alkaneen kuitenkin vasta maailmansotien jälkeen. Euroopassa ensimmäisenä hypermarkettina pidetään Brysselin esikaupunkialueelle, Auderghemiin vuonna 1961 avattua belgialaisen GB-ketjun 9100 neliömetristä myymälää. Ranskalainen Carrefour-ketju avasi pian tämän perässä, vuonna 1963 oman vastaavaa kokoluokkaa olevan liikkeensä lähelle Pariisia. Sittemmin tällaisia liikekeskuksia alkoi ilmestyä huimalla vauhdilla muuallekin, ja tällä hetkellä hypermarketteja on kaikkialla maailmassa (Suomenkielinen Wikipedia 23.8.2014). Suomeen hypermarketteja alkoi nousta vasta huomattavan myöhään. Ensimmäisenä varsinaisena automarkettina pidetään Espoon Leppävaaraan rakennettua Maxia, joka avasi ovensa 4.11.1971 (Helsingin Sanomat, 30.12.2002).





## REFERENSSIKOhteita

*Tällä aukeamalla on esitelty muutama esimerkkikohde Suomesta ja maailmalta risteysaluearkkitehtuurin sekä hybridin teemoihin liittyen.*

### Skanssi (kuva 2)

Turun Skanssin kaupungiosassa sijaitseva arkkitehti-toimisto Pekka Helin & Co:n suunnittelema Skanssin kauppakeskus avattiin vuonna 2009. Skanssi markkinoi itseään ympäristöystävällisenä ja jopa euroopan vihreimpänä kauppakeskuksena. Sillä onkin muun muassa sekä rakentamisen että käytön aikainen LEED-luokitus. Skanssi on hyvä esimerkki Suomessa löytyvästä ekotehokkuudella ja ekologisuudella brändätystä arkkitehtuurista. Merkityksellisen kauppakeskuksesta tekee se, että sen yhteydessä on myös asumista. Arkkitehtuuri poikkeaa edukseen tavanomaisista marketti- ja kauppakeskusratkaisuista. (Skanssin internetsivut 2014)

### Salmisaaren liikuntakeskus (kuva 3)

Helsingin Ruoholahdessa, Varman toimitilojen vieressä sijaitseva Salmisaaren liikuntakeskus on hyvä esimerkki suomalaisesta hybridirakentamisesta. Vaikka rakennuksen toiminnot liittyvät nimensä mukaisesti pääosin liikuntaan on niiden yhteyteen liitetty myös paljon tavanomaista laajemmin viihde-, hyvinvointi- ja ravintolapalveluita. (Salmisaaren internetsivut 2014) Arkkitehtitoimisto Pekka Lukkarosen suunnittelemaa kauppakeskusta on muun muassa luonnehdittu kuntoilun tavarataloksi. (Sankala 2010, Kaleva)

### Vihiluodon kalakauppa & keittiö (kuva 4)

Janne Pihlajaniemen (Arkkitehdit M3) suunnittelema Vihiluodon kalakauppa sijaitsee Valtatie 3:n liittymässä, noin 15 minuutin ajomatkan päässä Oulun keskustasta. Vihiluodon kalakauppa on mainio esimerkki maamerkkimäisestä veistoksesta autoilijalle ja se käyttää rakentamattoman ympäristön tyhjää lähtötilannetta hyvin hyödyksi.

### Retail park + Stadion (kuva 5)

Yhdysvalloista löytyy paljon esimerkkejä retail parkeista, eräänlaisista kauppakeskuksen ja tehtaanmyymälän välimaastoon kuuluvista ympäristöistä, joissa on rakennettu enemmän tai vähemmän keinotekoista kaupunkiympäristöä suurten maantasoparkkialueiden viereen. Klingmann puolustaa tämänkin tyyppisen arkkitehtuurin arvoa kirjassaan Brandsapes. Usein tällaisen alueen viressä saattaa olla urheilustadion tai muu paljon ihmisiä houkutteleva harrastuspaikka. Kuitenkin näiden lähekkäin sijaitsevien toimintojen välillä kuljetaan autolla, ja molemmille toiminnoille on usein varattu täysi parkkipaikkamitoitus. Yhteisen pysäköintialueen synergiaetua ei ole otettu käyttöön.

### Westside Shopping and Leisure Centre (kuva 6)

Westside Shopping and Leisure Centre on Daniel Libeskindin Bern-Brunneniin, Sveitsiin suunnittelema vapaa-ajan toimintoja ja kauppakeskuspalveluita yhdistävä keskus. Vuonna 2008 valmistuneesta keskuksesta löytyy kauppojen lisäksi myös ravintoloita, hotelli, elokuvateatteri, vesipuisto, hyvinvointikeskus ja asumista. Westside Shopping and Leisure Centre on diplomityön kannalta hyvä referenssikohde erityisesti sijaintinsa vuoksi, sillä tämä sekoittuneita toimintoja sisältämä keskus on rakennettu Sveitsiä halkovan A1 valtatie päälle. (Libeskind 2014)





**Kuva 7 ja 8:** Ennen ja jälkeen –kuvasarja Helsingin moottoriteiden suojavyöhykkeiden visioinnista. (HS 27.10.2013)

## RISTEYSALUEIDEN MAANKÄYTÖN TULEVAISUUS

**”Kun suunnittelu on mitä vahvimmin tulevaisuuteen suuntautuvaa toimintaa – tai ainakin näin sanotaan olevan – pitäisi suunnittelijalla itsellään olla käsitys siitä, mitä tulevaisuus on.”**  
(Jorma Mänty 2009, s. 32)

Näin toteaa Tampereen teknillisen yliopiston emeritusprofessori Jorma Mänty kirjassaan Arkkitehtuurin laidalta. Tulevaisuuden huomioiminen onkin olennainen ja sisäänrakennettu osa suunnittelua. Tässä luvussa on muutama ajatus diplomityön teemoihin liittyvien aiheiden tulevaisuudesta.

### Automarkettien kulta-aika ohi?

*”Uusi, urbaani Ikea yrittäisi houkutella etenkin autottomia helsinkiläisiä, mutta myös niitä, jotka ovat autoilleet tähän asti Espoon Lommilaan ja Vantaalle. City-Ikea poikkeaisi totutuista sinikeltaisista tavaratalolaatikoista. Se olisi osa kauppakeskittymää, jonka yhteydessä olisi tarjolla myös liikuntapalveluja kuten tennis- tai salibandykenttiä. Tiloja yhdistäisi viherkatto, jota pitkin voisi päästä Keskuspuistoon.”* (Salmela 2013)

Näin kirjoitetaan Helsingin Sanomissa Ikean uudensuuntaisesta hankkeesta Pasilan Ilmalan aseman kupeeseen. Tällaiset hankkeet ja suunnitelmat ovat yhä yleisempiä. Perinteinen automarketti-ajattelu tuntuukin olevan muuttumassa.

Toistaiseksi vanhat ajatusmallit ovat kuitenkin vielä vahvasti käytössä. Jos esimerkiksi halutaan rakentaa jotain tavallisesta poikkeavaa, on kilpailtava helpon ja halvan arkkitehtuurin sekä varman suunnittelunopeuden kanssa. Tilanne on kuitenkin täysin erilainen, jos ja kun kysyntää uudentyyntä tarjonnalle syntyy. Autoiluvimma näyttää jo laantumisen merkkejä, muun muassa kallistuneen polttoaineen vuoksi. Isot automarketit eivät enää välttämättä vedä ihmisiä kaupungin reunamille, vaan tulevaisuudessa vaikkapa kaupungin keskustoissa toimivat nettikauppojen showroomit houkuttelevat ihmisiä paljon enemmän. Yksi ennusmerkki alan muutokseen on myös Alkon strategian muuttuminen suhteessa kauppakeskuksiin:

*”Alko etsii tulevaisuudessa yhä enemmän liiketiloja, jotka eivät sijaitse kauppakeskuksissa tai hypermarketkeksuissa vaan kaupunkien keskustoissa.”* (HS 18.4.2014)

Tämä orastava muutos tarkoittaa, että risteysalueiden on vastattava haasteeseen ja muututtava. Lahdesjärvin muuttunee todennäköisesti kasvavan Tampereen sekoittuneeksi aluekeskukseksi.

### Suojavyöhykkeiden tulevaisuus

Kaupunkien lähialueilla olevien moottoriteiden ja niiden suojavyöhykkeiden käytöstä on käyty viime vuosina keskustelua aikaisemmista poikkeavilla argumenteilla. Esimerkiksi Virpi Mamia kirjoittaa Helsingin yleiskaavan internetsivuilla moottoriteiden suojavyöhykkeiden käytöstä tulevaisuudessa. Hän pohtii ajatusleikkiä, millainen Helsingin kaupunki olisi, jos pääkaupunkiseudun 25 kilometrin moottoritieväylien nopeutta rajoitettaisiin ja niiden laajat suojavyöhykkeet otettaisiin kaupunkimaiseen käyttöön (Mamia 2013). Samanlaisesta ideoinnista on uutisoitu myös muun muassa Helsingin sanomien artikkelissa ”Helsingillä hurja visio – moottoritiet asunnoiksi” (HS 27.10.2013).

Mitä jos väylien vuoksi tyhjästä takapihoista tehtäisiinkin urbaanin kaupungin etupihoja? Väyliä voitaisiin kaventaa ja muuttaa katumaisemmiksi, sijoittaa niitä välillä tunneleihin ja peittää kaupunkirakenteella, tai tehdä niistä näyttäviä kaupunkibulevardeja. Suojavyöhykkeille voisi tällöin rakentua tunnistettavia kaupunginosia. (Mamia 2013)

Tämänkaltaisen tulevaisuuden skenaarion toteutumisella olisi huomattava vaikutus Lahdesjärven kaupunginosaan. Ja vaikka näin suuren muutoksen toteutuminen on hyvin epävarmaa, ja toteutuessaankin vasta pitkän ajan päässä, pönkittää tällaisen keskustelun yleistymisen osaltaan tiiviimmän ja sekoittuneemman ja kaupunkimaisemman ympäristön esittämistä myös valtateiden solmukohtiin.

*Lahdesjärvi*

I

# ASKEL 1

*PAIKAN ANALYYSI*

*Askel 1 etsii vastauksia kysymykseen  
MISSÄ? Missä paikassa? Missä  
historiallisessa ja alueellisessa  
kontekstissa?*





# 1.1 LAHDESJÄRVEN HISTORIA

*Lahdesjärveltä puuttuu lähes täysin rakennetun ympäristön ajallinen kerroksellisuus. Tämä kerroksellisuuden puuttuminen antaa vapautta alueen suunnittelulle, mutta tekee toisaalta suunnittelusta haastavampaa. Ajallisen kerroksellisuuden puuttuessa uudelle rakentamiselle tulee enemmän vastuuta siitä, että alueesta tulisi monimuotoinen ja mielenkiintoinen.*

Varhaisin Lahdesjärven läheisyydestä löydetty kulttuuri-merkki ajoittuu vuosiin 7000 – 4200 eaa. Ensimmäiset merkinnät vakiintuneesta asutuksesta löytyvät vasta 1500-luvulta. Lahdesjärven alue kuului 1700-luvulla Pirkkalan pitäjään ja vuodesta 1869 eteenpäin Messukylän hallintopitäjään. Vuosina 1780 - 1783 laaditun isojakokartan mukaan alueella on ollut metsää sekä alavilla paikoilla niitty- ja laidunluetta. Lahdesjärven läheisyydessä kulkeva rautatie valmistui vuonna 1876. (Tampereen kaupunki 2013, s. 20 - 21)

Vuonna 1947 Tampereen kasvaessa Messukylä ja siihen kuuluva Lahdesjärven alue liitettiin Tampereeseen. Lahdesjärven viereinen Lakalaivan alue kaavoitettiin vuonna 1962 teollisuusalueeksi. Kuljun moottoritie rakennettiin 1980-luvun puolivälissä Lakalaivan ja Lahdesjärven väliin, jolloin alueen nykyinen raja syntyi. Moottoritien rakentamisen jälkeen myös Lahdesjärven alue kaavoitettiin teollisuusalueeksi. Kaupunginosan syntymiseen liittyi olennaisesti 1980-luvun lopulla alkanut Tampereen ja koko Suomen elinkeinorakenteen muutos, jolloin Tampereen keskustassa sijainneita teollisuusalueita

alettiin ottaa keskustatoimintojen käyttöön ja siirtämään teollisuusalueita kauemmaksi keskustasta, parempien liikenneyhteyksien päähän. (Tampereen kaupunki 2013, s. 20 - 21)

Nykyisin alueen teollisuus on saanut suureksi osaksi väistyä tukku- ja vähittäiskaupan tieltä. Esimerkiksi Ikea-tavaratalon tulo alueelle on muuttanut voimakkaasti alueen luonnetta. Ikean tulon jälkeen alueen eteläpuolelle rakennettiin uusi, vuonna 2010 valmistunut Leppästensuonkatu (Tampereen kaupunki 2013, s. 20 - 21). Alueen toimintojen muutoksen rytminä voikin pitää teollisuusalueiden muuntumista markettialueiksi sekä markettialueiden muuntumista joksikin muuksi, jolloin myös markettialueet ovat alueen tilapäiskäyttöä.

**Kuva 9 (edellinen sivu):**  
Tampereen topografinen kartta vuodelta 1956. Kuljun moottoritietä tai eteläistä kehätietä ei vielä ole, mutta Särkijärvi ja Lahdesjärvi paljastavat kuitenkin tulevan Lahdesjärven kaupunginosan sijainnin.





**Kaavio 4:** Suunnittelualueen valtakunnallinen sijainti.

## 1.2 SAAVUTETTAVUUSANALYYSI

### Lahdesjärven sijainti ja ominaispiirteet seudullisessa kontekstissa

*Saavutettavuusanalyysillä selvitetään Lahdesjärven valtakunnallista ja kaupunkirakenteellista sijaintia sekä alueen liittymistä lähialueisiinsa.*

#### 1.2.1 Lahdesjärven sijainti

Lahdesjärven kaupunginosa sijaitsee noin 4,5 km Tampereen keskustasta etelään, aivan Tampereen eteläisellä reunalla. Pinta-alaltaan alue on noin 3 km<sup>2</sup> (300 hehtaaria), joista 28 hehtaaria on vesialueita (Tampereen kaupunki 2013, s. 31). Aivan Lahdesjärven vieressä sijaitsee valtateiden VT3:n ja VT9:n valtakunnallisesti keskeinen risteys, Tampereen eteläinen eritasoliittymä. Lahdesjärvi sekä siellä sijaitseva suunnittelualue on kaupunkiseudullisesti ja valtakunnallisesti hyvin saavutettavissa.

Sijainti eteläisen pääsisääntuloväylän varrella antaa Lahdesjärvelle erityisen painoarvon Tampereen eteläisenä porttina (Tampereen kaupunki 2013, s. 49). Valtakunnallisten pääväylien risteyskohdan sijainti aivan alueen vieressä lisää myös alueen merkittävyyttä. Tätä tukee myös rautatien- ja lentoliikenteen henkilö- ja logistiikkatermiinien läheisyys. (Tampereen kaupunki 2013, s. 31)

Lahdesjärven alue sijoittuu yhdyskuntarakenteellisesti keskeisesti Tampereen työssäkäyntialueelle. Sillä on myös keskeinen sijainti Pirkanmaan alueella väestön, asumisen, tuotantotoiminnan sekä palveluiden kannalta. Tampereen kaupungilla on tavoitteena kehittää aluetta, hyödyntäen sen olemassa olevaa infrastruktuuria ja rakentaa aluetta tehokkaammin. Lahdesjärven alueen kehittämisellä on myös mahdollisuus luoda parempia yhteyksiä etelään ja pääkaupunkiseudulle. (Tampereen kaupunki 2013, s. 30 - 31)

#### 1.2.2 Lähialueet

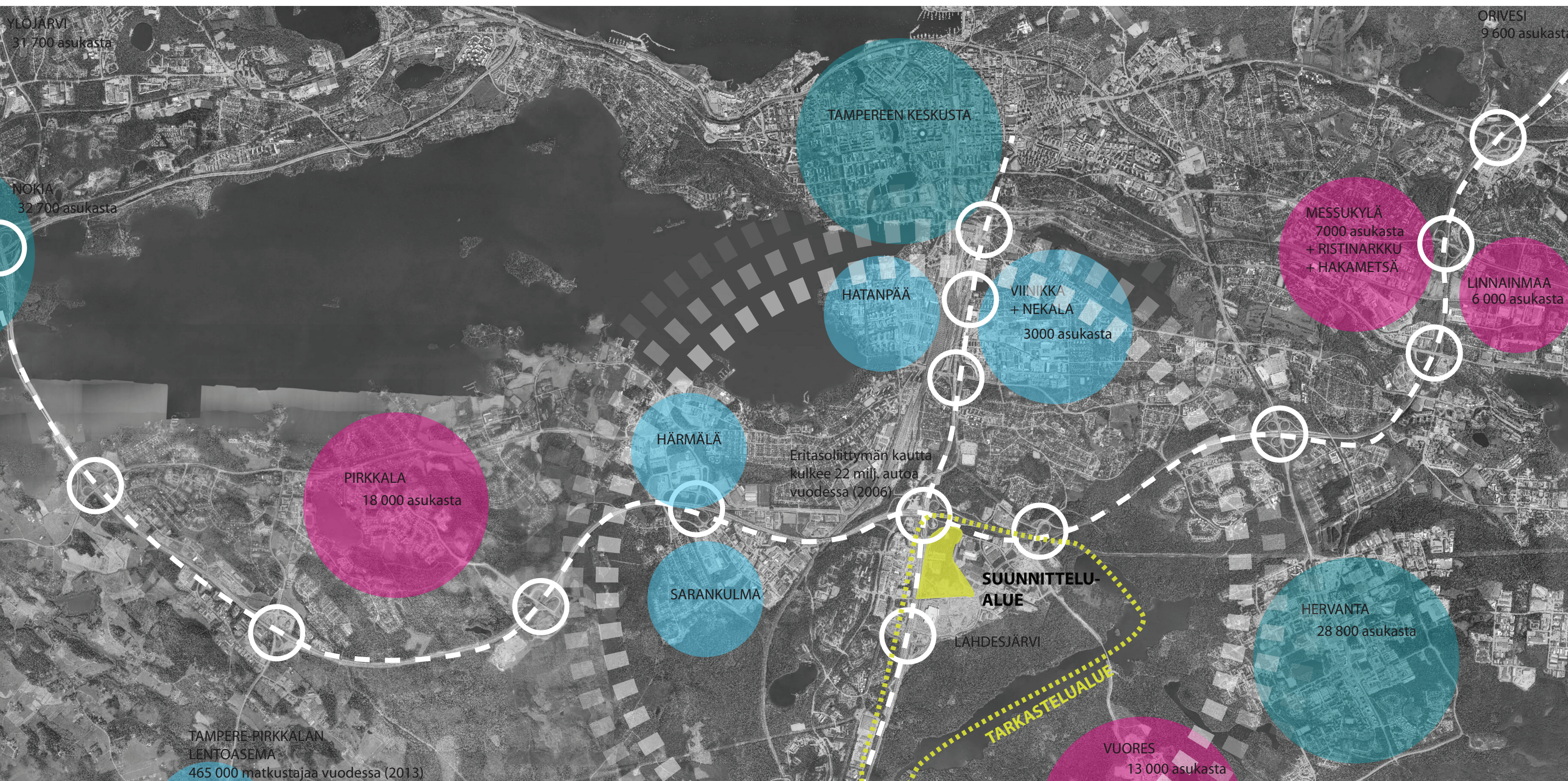
Lahdesjärvi sijaitsee lähellä asutuksen painopistealueita. Viereisillä asuinalueilla Peltolammilla, Rautaharkossa, Taatalassa ja Nirvassa on yhteensä noin 10 000 asukasta. Lisäksi Vuoreksen alueelle on tavoitteiden mukaan tulossa noin 14 000 asukasta (Tampereen kaupunki 2013, s. 57). Alueen vierestä kulkevien valtateiden yhdistämä verkko vaikuttaa kuitenkin olennaisesti alueen saavutettavuuteen. Kehätien ansiosta alue on hyvin saavutettavissa Linnainmaan 6000:lle, Messukylän 7000:lle, Hervannan 28 800:lle sekä Nokian 32 700:lle asukkaalle. Kolmen kilometrin säteellä alueesta asuu noin 25 000 asukasta ja kuuden kilometrin säteellä 125 000 tamperelaista ja noin 18 000 pirkkalalaista. (Tampereen kaupunki 2013, s. 57)

Tampereen kaupunki kasvaa: tällä hetkellä Tampereella on noin 220 000 asukasta (Tampereen kaupungin internetsivut 31.12.2013), mutta ennusteiden mukaan Tampereen väestö kasvaa 232 800 asukkaaseen vuonna 2025, jolloin koko kaupunkiseudulla tulisi olemaan 358 400 asukasta. Ennustettu asukasmäärä lisääisi ostovoiman kasvua sekä tarvetta uusille työpaikka-alueille ja palveluille, mikä omalta osaltaan tukisi Lahdesjärven kaupunginosan tehokkaampaa käyttöä. (Tampereen kaupunki 2013, s. 67)

#### 1.2.3 Liikenne

Alueen vierestä kulkeva Kuljun moottoritie jatkuu etelään mentäessä valtatie kolmosena Helsinkiin. Tampereen eteläinen kehätie (Pyhäjärventie) jatkuu puolestaan valtatie 9:nä, itään mentäessä Jyväskylään ja länteen mentäessä kohti länsirannikon kaupunkeja. Vuoden 2006 tilastojen mukaan alueen vieressä sijaitsevan Tampereen eteläisen eritasoliittymän kautta kulki noin 60 000 ajoneuvoa päivässä. Määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä 96 000:teen (Tampereen





**Kaavio 5:** Saavutettavuusanalyysi. Valkoiset ympyrät ovat liittymiä.

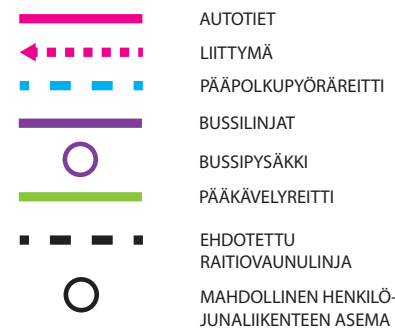




kaupunki 2013, s. 57) ja vuoteen 2030 mennessä noin 126 000:teen ajoneuvoon päivässä. Tampere-Pirkkalan lentoasema sijaitsee lähellä aluetta, vain noin 12 kilometrin päässä (Tampereen kaupunki 2013); lentoasemalla tilastoitiin 465 000 kävijää vuonna 2013 ja määrän ennustetaan lisääntyvän.

Ajoneuvoliikenteen lisäksi alue on hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa. Joukkoliikenteen kattavuus tulee myös parantumaan tulevaisuudessa, kun Vuoreksen ja Tampereen keskustan välistä, Lahdesjärven kaupungin osan läpi kulkevaa joukkoliikennekäytävää tullaan edelleen kehittämään (Tampereen kaupunki 2013, s. 29). Myös kevyenliikenteen verkko kattaa alueen nykyisin hyvin (Tampereen kaupunki 2013, s. 29), ja sinne pääsee helposti niin kävellen kuin pyöräillen. Alueelle on tehty lisäksi raitiovaunuvaraus Lahdesjärvi-Vuores vuoden 2040 jälkeen.

Yksityisautolla saapuminen alueelle on vaikeaa: alueelle pääseminen ei ole siellä sijaitsevasta Ikean kodintavaratalosta huolimatta järjestetty kovin selkeästi, opasteita on vähän ja niissä ei aina kerrota mihin alueisiin



Kaavio 6: Liikenne.

mistäkin liittymästä päästään. Esimerkiksi keskustasta tultaessa täytyy kaistanvaihtopäätös tehdä huomattavasti ennen alueen näkemistä ja hahmottamista. Alueen saavutettavuutta yksityisautoilla pystyisi kuitenkin parantamaan huomattavasti sekä lisäämällä ja selkeyttämällä opasteita.



Kuva 10: Ilmakuva suunnittelualueesta.





**Kuva 11:** Tampereen eteläinen eritasoliittymä kuvattuna suunnittelualueelta.



**Kuva 12:** Näkymä suunnittelualueelta.



**Kaavio 7:** Suunnittelualue ja YIT:n omistama tontti.



**Kuva 13:** Suunnittelualueen eteläreuna. Automiehenkatu.

## 1.3 SUUNNITTELUALUEEN ANALYYSI

### Lahdesjärven ominaispiirteet ja lähtökohdat

*Lahdesjärvi on selkeästi rajautunut kaupunginosa. Sitä rajaavat toisella puolella valtatie ja toisella puolella vesistöt, jotka kaikki ovat hyvin pysyviä elementtejä. Aluetta voimakkaimmin määritteleviä tekijöitä ovat aivan sen vierellä olevat valtavat liikennejärjestelyt, joista merkittävimpänä Tampereen eteläinen monitasoliittymä sekä Kuljun moottoritien vieressä sijaitseva kodintavaratalo Ikea. Myös alueen eteläpuolen luonto ja järvet on olennaisia Lahdesjärvelle, mutta näitä alueita on toistaiseksi vain vähän hyödynnetty.*

#### 1.3.1 Suunnittelualueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee aivan kaupunginosan luoteiskulmassa, sijoittuen alueen merkittävimmän väylän, Automiehenkadun sekä Tampereen eteläisen monitasoliittymän väliin.

#### 1.3.2 Kaupunkikuva

Lahdesjärven rakentamisajankohta ja käyttötarkoitukset määrittelevät voimakkaimmin alueen yleisilmettä (Tampereen kaupunki 2013, s. 57). Myös alueen vieressä kulkevat liikennejärjestelyt, erityisesti kolmessa tasossa kulkeva Tampereen eteläinen eritasoliittymä ovat osa alueen kaupunkikuvaa. Valtateiden suuria liikennejärjestelmiä on totuttu pitämään negatiivisena arvona, mutta eritasoliittymän karuudessa on jotain kunnioitusta herättävää ja kiinnostavaakin – suuren maailman tuntua pikkukaupungissa. Pääosin 1990-luvulla asemakaavotetulla Lahdesjärveä leimaa vahva keskeneräisyys, jota alueen täydennysrakentaminen tulee parantamaan. Täydennysrakentaminen tulee vaikuttamaan myönteisesti myös alueen kehitykseen ja imagoon mahdollisesti jopa varsin nopeasti (Tampereen kaupunki 2013, s. 57). Keskeinen tekijä tulee olemaan alueen maan arvon nousu, jolla on suuri merkitys alueen kehitykselle (Tampereen kaupunki 2013, s. 65).

Alueen sisäistä kaupunkikuvaa leimaavat hallimaiset rakennukset sekä niiden väliin jäävä hyvin väljä, usein maantasoparkkipaikoilla täytetty ympäristö. Automiehenkatua voi selvästi pitää alueen pääkatuna ja sen kehittäminen on varsin perusteltua (Tampereen kaupunki 2013, s. 59). Alueen eteläpuolta hallitsee puolestaan lähes luonnonvarainen ympäristö. Lahdesjärvi sijaitsee selvästi kaupungin rajalla.

Yksi vakavimmista riskeistä ja ongelmista Lahdesjärven kaupunkikuvalla on kaupan alueille usein syntyvät laajat maantasopysäköintialueet (Tampereen kaupunki 2013, s. 59). Tämä on varteenotettava ongelma jo tällä hetkellä Ikean ja juuri rakentuvan Ikanon kauppakeskuksen laajojen parkkialueiden vuoksi (Tampereen kaupunki 2013, s. 59). Suurista parkkialueista tulee mielikuva epämieluisasta esikaupunkialueesta tai automarkettialueesta, epäpaikasta (Tampereen kaupunki 2013, s. 63). Maantasoparkkeerauksen hinta on tällaisessa paikassa sen verran edullista parkkihalliin verrattuna, että ainakin lähitulevaisuudessa se tulee olemaan lähes ainoa tai vähintäänkin vallalla oleva pysäköintiratkaisu. Tätä mieltä on myös alueen omistaja YIT. Maantasopysäköintiä olisi kuitenkin hyvä saada miellyttävämmäksi, esimerkiksi viherelementtejä lisäämällä tai jakamalla pysäköintialueet pienempiin alueisiin: näin voitaisiin suhteellisen pienilläkin investoinneilla saada alueelle paljon lisäarvoa.

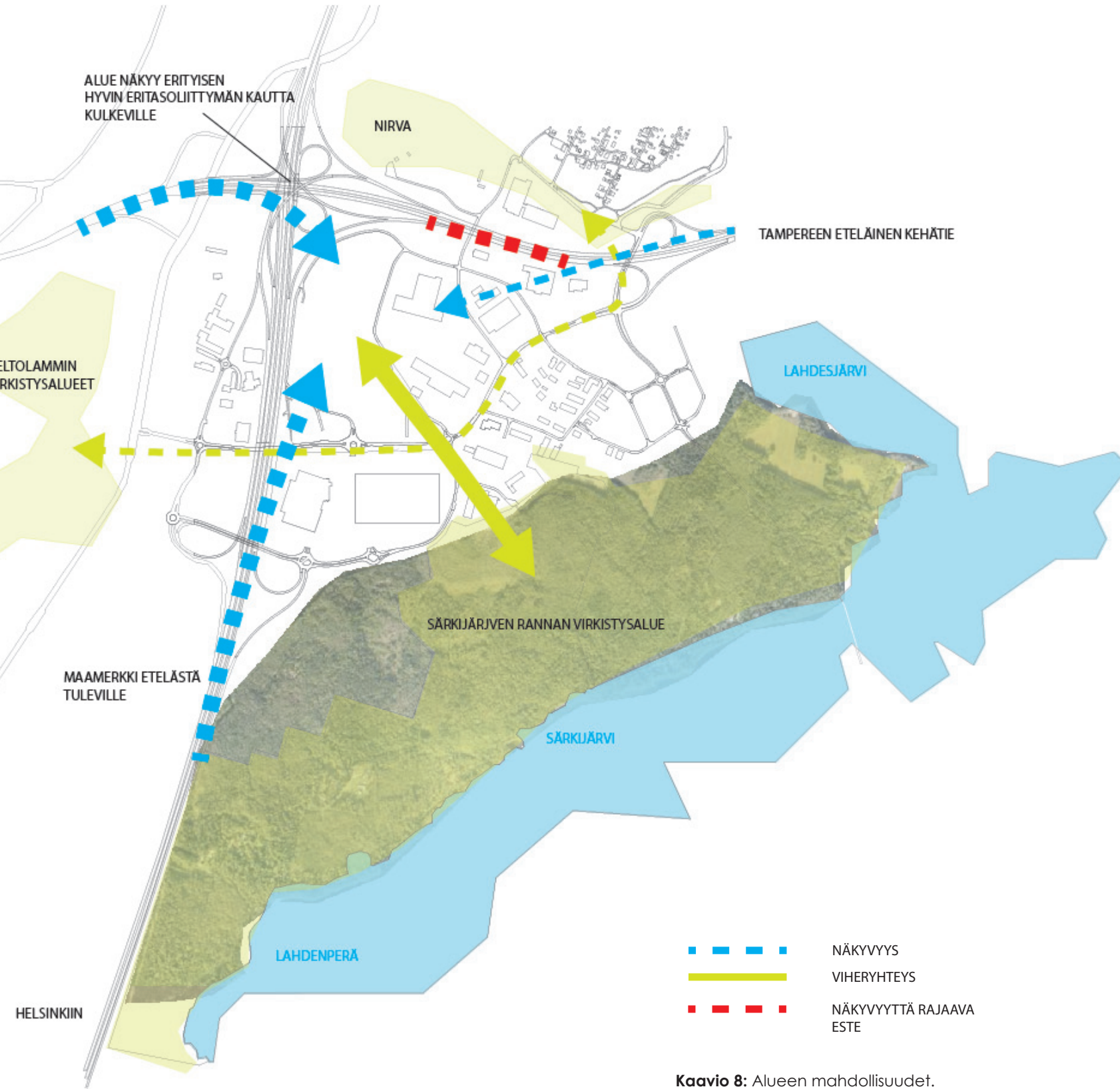
#### 1.3.3 Suunnittelualuetta rajaavat reitit

Suunnittelualue rajautuu kolmeen erityyppiseen reittiin: Pohjois- ja länsipuolella aluetta rajaavat valtatie (highways), joiden kautta suunnittelualueelle ei kuitenkaan pääse suoraan. Valtatiet ovat alueen kannalta kuitenkin tärkeitä ensivaikutelman ja näkyvyyden kannalta. Myös alueen hyvä saavutettavuus on näiden reittien ansiota. Toinen aluetta rajaava reitti on suunnittelualueen eteläpuolella kulkeva Automiehenkatu, joka on Lahdesjärven kaupunginosan selvä pääväylä. Automiehenkadulta pääsee suoraan suunnittelualueelle ja se toimii suunnittelualueen keskeisenä lähestymis- ja saapumistienä (boulevards). Kolmas aluetta rajaava reitti on Tietohallinnonkatu, joka rajaa itäpuolella suunnittelualuetta. Se ei ole merkittävin reitti alueelle, mutta toimii alueen kokoajana ja takaa esimerkiksi hyvät huoltoreitit alueelle. Tietohallinnonkadulta pääsee hyvin myös alueen keskelle.

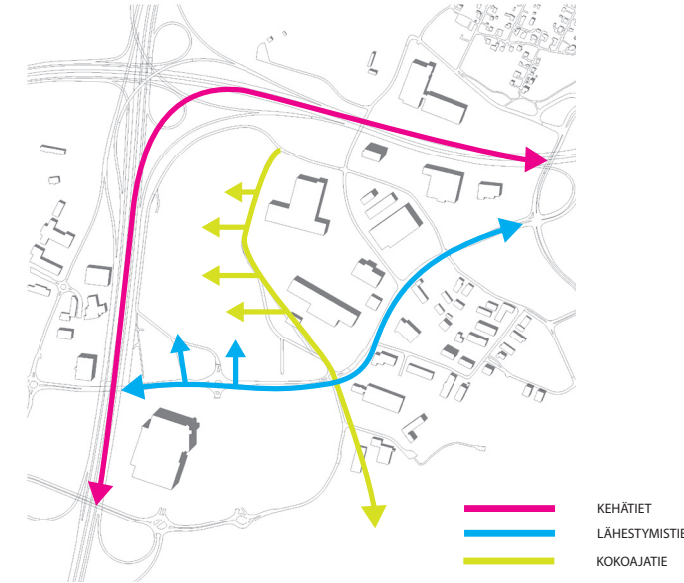
#### 1.3.4 Mahdollisuudet

Suunnittelualueella on paljon potentiaalia kasvaa arvokkaaksi ja merkittäväksi osaksi Tamperetta. Paikalla on hyvä sijainti varsin näkyvällä paikalla liikenneyhteyksien solmukohdassa ja sillä on myös olemassa oleva kattava infrastruktuuri: alueen lähtötilanne täydennys- ja uudisrakentamiselle on siten hyvä. Erityisesti paikan liikenteellinen ja imagollinen sijainti tekee siitä normaalia liittymäympäristöä merkityksellisemmän paikan.

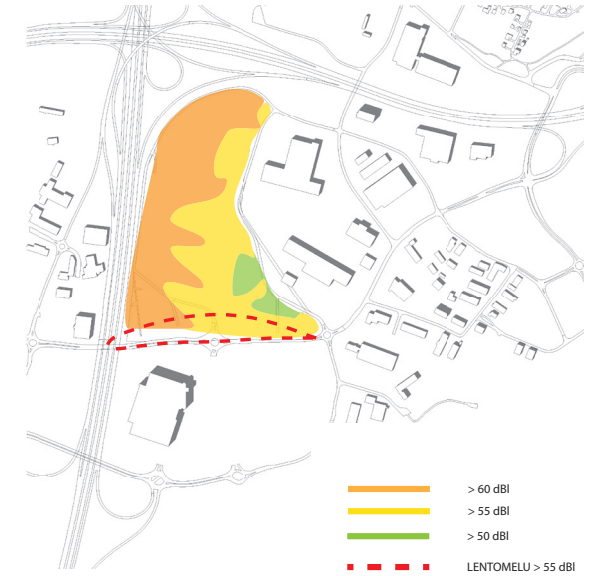




**Kaavio 8:** Alueen mahdollisuudet.



**Kaavio 9:** Aluetta rajaavat reitit.



**Kaavio 10:** Liikennemelu.

Lisäarvoa suunnittelualueelle tuovat myös lähellä olevat laajat viheralueet. Särkijärven pohjoisrannalla sijaitsee merkittävä luontoalue, joka rajoittuu Lahdesjärven kaupunginosan eteläpuolelle. Alue kuvataan Lahdesjärven osayleiskaavaselostuksessa luonnon ydinalueeksi, joka yhdistää kantakaupungin viheralueita maakunnalliseen ekologiseen verkkoon. Se on samalla sekä seudullinen että lähivirkistysalue.

### 1.3.5 Haasteet

Suunnittelualueen suurimpina ongelmina voidaan pitää meluhaittoja, ympäristön epäinhimillistä mittakaavaa, epämiellyttävää visuaalista ympäristöä sekä rakennetun ympäristön historian eli kerroksellisuuden puuttumista. Täydennysvaiheessa rakennustyömaista tulee alueelle ja sen nykyiselle käytölle väliaikaisia haittoja (Tampereen kaupunki 2013, s. 67), jotka ovat kuitenkin saavutettaviin parannuksiin verrattuna pieniä. Yhden lisäongelman alueelle tuo suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitseva hulevesien tulvimisreitti: hulevesien määrä ja käyttäminen vaikuttaa olennaisesti siten myös itse alueeseen, jolloin rakentamista tulisi välttää tai vähintään ottaa kovien sateiden aikainen tulvimisvaara huomioon. Erityisesti Kuljun moottoritiltä tuleva melu haittaa virkistyskäyttöä sekä suunnittelualueen aktivoimisen tavoitteita. Taajamien virkistysalueiden melun ohjearvol-

linen yläraja on 55 dBA. Kaaviossa 10 näkyy nykyhetken mukainen melutilanne suunnittelualueella. Meluarvot ylittävät paljon alueen länsi- ja pohjoispuolella (oranssi alue, > 60 dBA) ja jonkun verran muualla suunnittelualueella (keltainen alue, > 55 dBA) (Tampereen kaupungin ympäristömeluselvitys 2011). Tilanteen voidaan odottaa pahenevan tulevaisuudessa ja ohjearvon ylittävän melualueen ulottuvan vuoden 2020 liikenne-ennusteen mukaisesti 200 - 400 metrin päähän, jos melua ei torjuta lainkaan (Tampereen kaupunki 2013, s. 62). Kuitenkin jo kohtuullisella melutorjunnalla suunnittelualue saadaan suojattua melulta ohjearvon alapuolelle.

Lentokentän läheisyys ei tuo alueelle pelkästään potentiaalisia kävijöitä, vaan haittapuolena myös jonkun verran ohjearvot ylittävää lentomelua (Ilmailulaitos 1997). Lentomelualue osuu kuitenkin vain hieman suunnittelualueen eteläiselle reunalle (ks. kaavio 10).

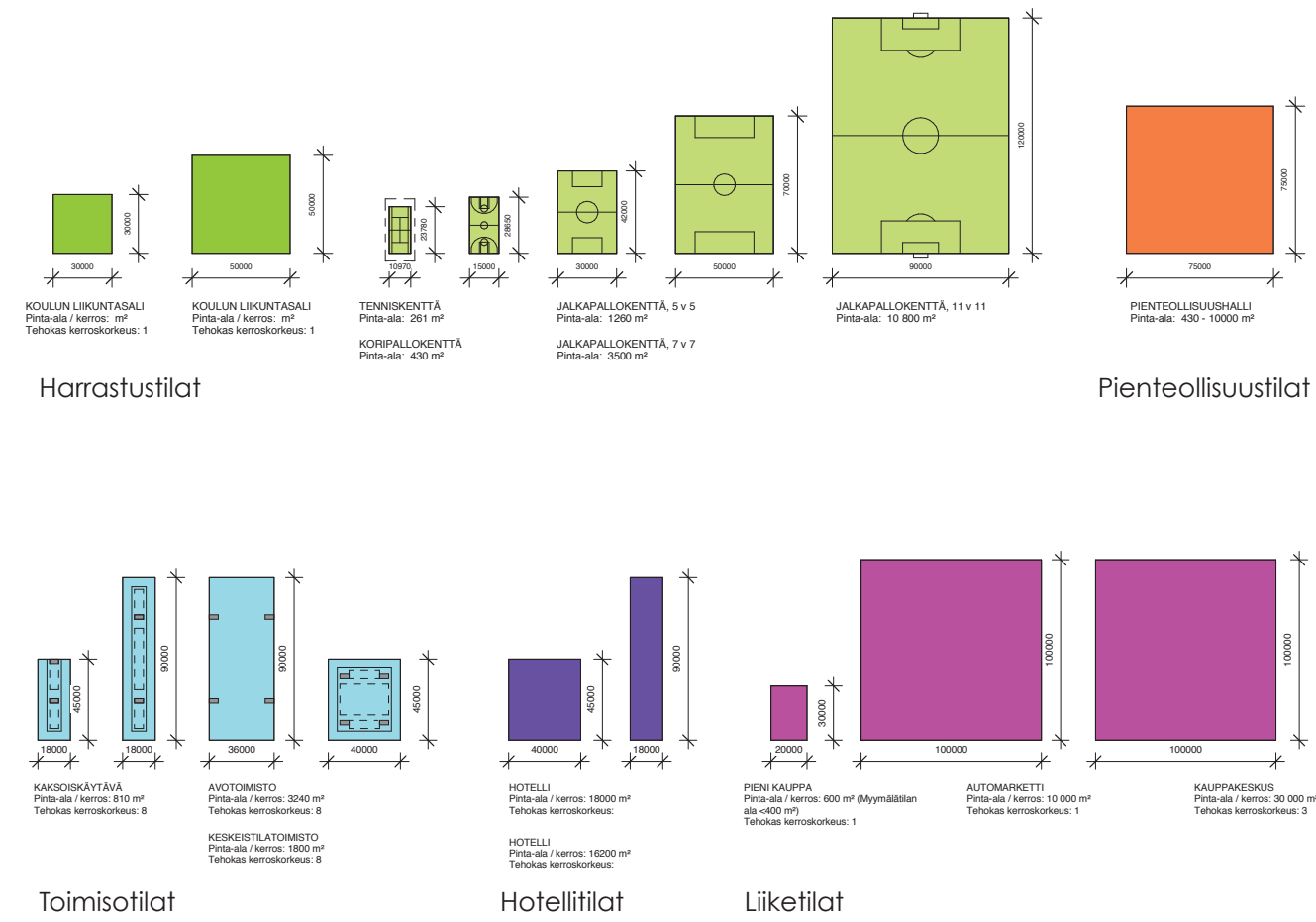
Pelinappulat +  
työkalut



# ASKEL 2

## **PELINAPPULAT ja TYÖKALUT**

Toisessa askeleessa tarkastellaan pelinappuloita eli vakiintuneita toimintoja ja perehdytään käytettyihin työkaluihin: (1) sekoittuneisiin toimintoihin (hybridi) sekä (2) kokemuksellisuuteen ja inside-out brändäykseen. Askel 2 etsii vastauksia kysymyksiin MITÄ? ja MITEN?



**Kaavio 11:** Footprint-kaavio eri toiminnoista.

## 2.1 PELINAPPULAT

*Tässä jaksossa on lyhyt tutkielma yleisesti käytetyistä ja vakiintuneista toiminnoista eli pelinappuloista sekä tavallisimmin käytetyistä aluetyypeistä.*

### 2.1.1 Toiminnot

Lähes kaikissa seuraavista toiminnoista pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokas ja neliöitä säästävä runkosyvyys. Etenkin palomääräyksillä on suuri vaikutus erilaisten rakennusten mitoittamiseen.

#### Liiketilat

Liiketilat -otsikon alle mahtuu laaja määrä erikokoisia liiketiloja ja -rakennuksia. Päivittäistavarakaupoissa ja kauppakeskuksissa on muutamia perusratkaisuja, arkkityyppejä, joiden mitoittamiseen on vaikuttanut voimakkaasti käytännön asioiden lisäksi lainsäädännön asettamat määräykset. Arkkityyppejä liiketiloja ovat esimerkiksi pieni vähittäiskauppa, joka saa olla pidempään auki. Kaupan myymäläalueen pinta-ala on tällöin rajoitettu maksimissaan 400 neliömetriin. Toinen tyypillinen arkkityyppi on automarketti, johon tavanomaisesti kuuluu suuri päivittäistavarakaupan osasto sekä pienempi joukko muita liiketiloja. Automarketin pinta-ala on yleensä noin 10 000 neliömetriä, ja sen asiakastilat sijaitsevat ideaalisti yhdessä tai maksimissaan kahdessa kerroksessa. Kolmas arkkityyppi on tavaratalo, jossa päivittäistavarakauppa on paljon pienempi kuin nk. automarketeissa – vastaavasti muut osastot ovat tyypillisesti isompia kuin automarketeissa. Tämän perustyyppin pinta-ala vaihtelee paljon, mutta on useimmiten 10 000 - 30 000 neliömetriä. Neljäs arkkityyppi on kauppakeskus, joka perustuu joukkoon yksittäisiä erikoisliikkeitä sekä mahdollisesti niiden lomassa olevaan päivittäistavaraliikkeeseen, myös kauppakeskuksen pinta-ala on

suuri, usein noin 30 000 neliömetriä (esimerkiksi Tampereella sijaitseva Koskikeskus). Kaikki neljä arkkityyppiä toimivat suuresta kokovaihtelustaan huolimatta hyvin samantyyppisesti: ne kaikki hyötyvät sijainnista maantasokerroksessa.

#### Toimistotilat

Toimistorakentamisessa määritteleviä tekijöitä ovat muun muassa poistumisteiden määrä ja etäisyydet poistumisteistä. Se johtaa usein 45 metrin moduulilla mitoitettuun rakentamiseen, jossa poistumisteitä on vähintään kaksi kappaletta (automaattisen sammu- tusjärjestelmän lisääminen parantaa tässä suhteessa tilannetta). Runkosyvyyteen vaikuttaa usein paikoitus- halli-osan mitoitus, kun paikoitustiloja halutaan sijoittaa samaan rakennukseen: 5 metriä (autopaikka) + 8 metriä (väli-tila autojen ajoa varten) + 5 metriä (autopaikka) = 18 metriä. Kerroskorkeudessa raja-arvona on usein 8 kerrosta, jonka jälkeen joudutaan lisäämään poistumisteiden määrää. Muita olennaisia tekijöitä toimistorakentamisen mitoituksessa on 2400 mm moduulimitta, johon mahtuu hyvin sijoittamaan yhden työpisteen sekä kulkemaan työpisteen takaa. Tässä tulee esiin yksi päällekkäisten toimintojen aiheuttamista ongelmista. Autopaikkojen leveys toimistotilan alla ei ole aivan optimaalinen, koska autopaikat vievät 2,5 – 2,7 metriä ja toimistotila 2,4 metriä. Lisäksi massoitellussa tulee ottaa huomioon otolliset ilmansuunnat. Kaaviossa 11 on esitetty tavanomaisia toimistotalorunkoja. (Rakennustieto Oy. RT 95-10718, 2008) (Rakennustieto Oy. RT 95-10717, 2000)

#### Harrastustilat

Harrastustiloista on tutkittu sekä niiden ulko- että sisätiloissa olevia tilantarpeita, joihin luonnollisesti



vaikuttavat kyseessä olevat urheilumuodot sekä niiden tarvitsemat aputilat (ks. kaavio 11). Suomen sääolot vaikuttavat merkittävästi ulkotiloissa olevien harrastustilojen käyttöön ja käyttöaikaan, joten sellaisten tilojen luonteen muuttuminen vuodenaikojen vaihtuessa on hyvä ottaa huomioon. Toimiva idea voi esimerkiksi olla jalkapallokentän muuttaminen talvella luistinradaksi.

#### Majoitustilat

Majoitustilat jaetaan yleensä hotelli- ja motellitiloihin, joiden ero ei ole kuitenkaan aina täysin selvä. Vuoden 1994 RT-kortin mukaan hotelli on majoitusalan yritys, jossa asiakkaille tarjotaan asumisen lisäksi ateria- ja muita palveluita. Motellilla puolestaan tarkoitetaan majoitusalan yritystä, jonka asiakkaista suurin osa kulkee yksityisautoilla ja jossa asuinhuoneeseen on suora yhteys ulkona olevalta autopaikalta. Majoitustilojen rakennustason mitoittukseen vaikuttaa erityisesti haluttujen asiakaspaikkojen määrä. (Rakennustieto Oy. RT 94-10554, 1994)

#### Pienteollisuustilat

Pienteollisuustilat ovat tässä käsitellyistä tiloista kenties joustavimpia. Pienteollisuus- ja pajatilat hyötyvät hallimaisesta tilasta sekä siitä, että tilassa voi olla ja meluta rauhassa. Juuri melun kannalta pienteollisuustila onkin varsin sopiva esimerkiksi suojavyöhykerakennukseksi lähelle meluisinta valtatietä.

### 2.1.2 Aluetyypit

*Valtateiden varsien ja kaupungin laita-alueiden ratkaisumalleihin löytyy tavanomaisia aluetyyppejä. Seuraavassa on esitelty niistä yleisimpiä.*

#### Automarketti keskellä peltoa

Tämä on usein kaupanalan perusratkaisu. Avoimelle tontille sijoitettua yksittäistä, matalaa ja kerrosalaltaan suurta rakennusmassa ympäröi laaja maantasopaikotusalue. Ratkaisusta löytyy lukemattomia esimerkkejä ympäri Suomea.

#### Kauppakeskus yhdistyneenä muuhun rakenteeseen

Trendinä parempaan suuntaan voidaan pitää kauppa-keskusten rakentamista yhdistyneenä esimerkiksi asuin-rakentamiseen. Suomessa tämä on kohtuullisen uusi ilmiö, josta yhtenä esimerkkinä on aiemmin mainittu

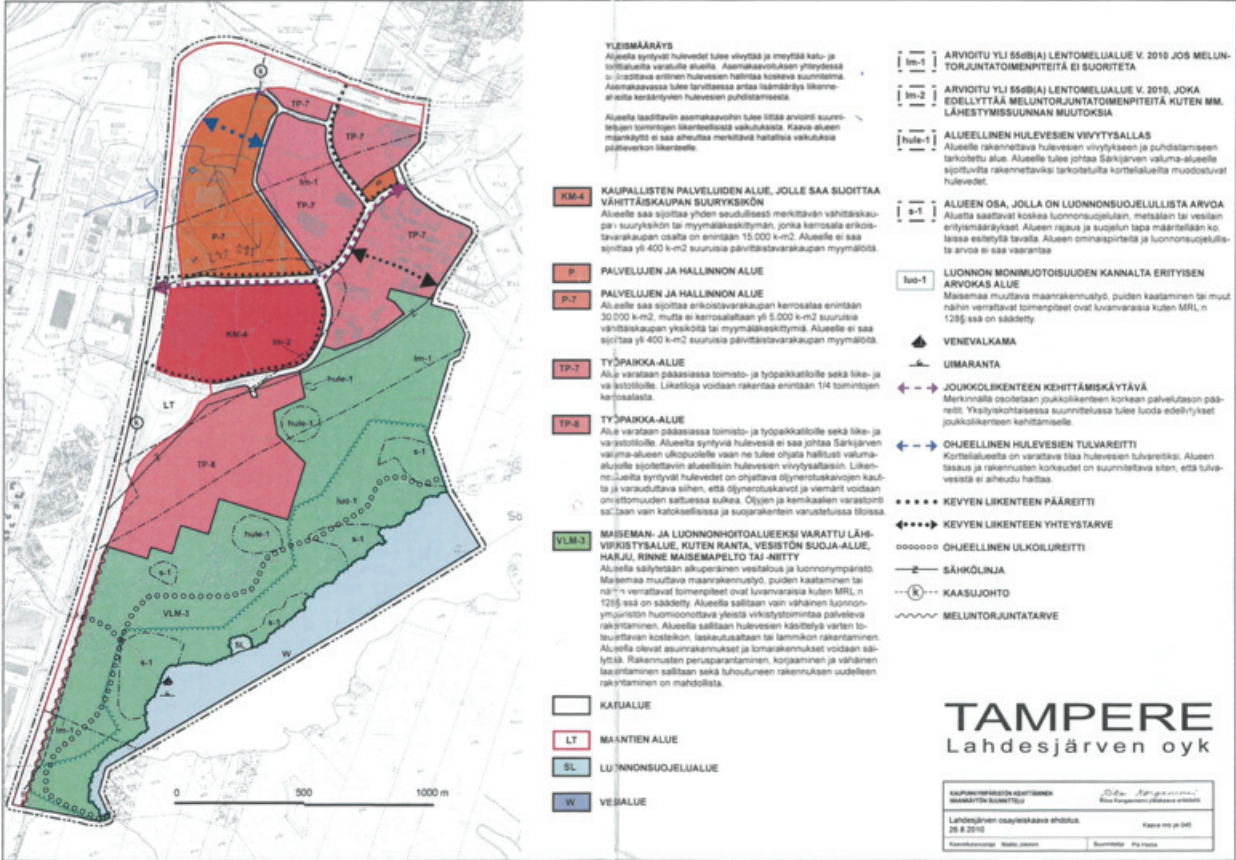
Skanssin kauppakeskus (sivu 20). Tällaista rakentamista on maailmalla tehty paljon ennen Suomea, esimerkkinä vaikka Almeren kauppakeskus Hollannissa.

#### Yrityspuisto

Yrityspuistoksi kutsutaan aluetta, jonne on keskittynyt monen yrityksen toimitilat ja näiden yritysten tarvitsemat palvelut. Tyypillisesti yrityspuisto koostuu useasta toimitilarakennuksesta, jotka jakavat yhteisen, laajan palveluvalikoiman ja jotka muodostavat jossain määrin sisäkaupunkimaisen miljöön, jossa rakennuksesta toiseen liikkumista on usein helpotettu esimerkiksi yhdyskäytävillä. Yrityspuistoksi ei näin ollen kutsuta ihan mitä tahansa yritys- tai teollisuuskeskittymää.

#### Toimisto/teollisuusalue

Lahdesjärven kaupunginosa on tällä hetkellä lähes malliesimerkki alueesta, jossa pienteollisuus/toimistorakennukset on ripoteltu väljine tontteineen lähes täysin maanomistajien mielen mukaan ilman yhtenäisempää suunnitelmaa.



**Kuva 14:** Tampereen kaupunginvaltuuston 15.12.2010 hyväksymä Lahdesjärven osayleiskaavaehdotus sai lainvoiman 17.10.2013.

### 2.1.3 Tilaohjelman kehittäly

*Projektissa ei ollut lähtötietona tilaohjelmaa, joten sellainen täytyi kehittää. Projektia varten kehitetty tilaohjelma on kuitenkin vain suuntaa-antava. Tilaohjelman kehittämisen alussa piti pohtia paljon alueen laajuuden ja tilaohjelman toimintojen yhteensovittamista. Lopulta kaikissa neljässä konseptissa päädyttiin käyttämään samanlaista tilaohjelmaa sekä alueelle suunnilleen suuruusluokassa olevaa laajuutta, 190 000 – 260 000 brm². Sekoituneiden toimintojen teeman mukaisesti kaikkiin tutkittuihin konsepteihin sisällytettiin seuraavia toimintoja: (1) Liiketiloja, (2) toimisto- ja työtiloja, (3) harrastustiloja, (4) hotellitiloja sekä (5) pienteollisuustiloja.*

#### Laajuus

Laajuutta tutkittiin mielekkäillä massavaihtoehdoilla, tehokkuuden tutkimisessa oli keskeistä paikoituksen tilantarve. Valittuun laajuuteen vaikutti olennaisesti keskustelu tontin omistajan kanssa, joka puolsi myös osayleiskaava suurempaa neliömäärää. Alussa yhtenä vaihtoehtona oli tutkia konsepteja matriisimaisesti erilaisilla laajuuksilla ja erilaisilla tilaohjelmilla. Tämä vaihtoehto kuitenkin karsittiin sen vaatiman valtavan työmäärän vuoksi. Näin tutkittujen vaihtoehtojen määrä olisi kasvanut moninkertaiseksi: (a) konseptit x (b) laajuus x (c) tilaohjelma, esimerkiksi 4(a) x 3(b) x 3(c) = 36. Lopulta kaikissa tarkemmin tutkituissa konsepteissa päädyttiin käyttämään suurin piirtein samaa laajuutta, minkä tarkoituksena oli helpottaa myös ideasuunnitelmien vertaamista toisiinsa.

#### Osayleiskaava

Osayleiskaavassa suunnittelualueelle, P-7 Palvelujen ja hallinnon alue, on sallittu vain 30 000 neliömetrin verran erikoistavarakaupan kerrosalaa. Ideasuunnitelmissa esitetty kerrosala oli tähän verrattuna moninkertainen,

sillä kaavamääräyksen mukaisella neliömäärällä alue jäisi hyvin löyhäksi ja julkisen kaupunkitilan luominen olisi hankalaa. Suuremman neliömäärän salliminen olisi sosiaalisesti kestävämpää. Osayleiskaava sijoittaa alueen painopisteen alueelle KM-4, jossa tällä hetkellä sijaitsee Ikean kodintavaratalo.

#### Liiketilat

Mahdollisten liiketilojen esittämistä tukevat Tampereen seudun ostovoiman kasvaminen (Tampereen kaupunki 2013, s. 27). Myös markkina- ja saavutettavuusnäkökulmista Lahdesjärvi on hyvin vetovoimainen. Kuitenkin jos kaikki seudulle suunnitellut liiketilat toteutuisivat, ei uusille ja nykyisille kaupan toimijoille riitä täysimittaisia toimintaedellytyksiä (Tampereen kaupunki 2013, s. 27). Joka tapauksessa alueen sijainnin ansiosta sinne kohdistuu kasvavaa kiinnostusta kaupallisilta toimijoilta. Näin ollen alueen toistaiseksi rakentamatta jääneet tontit tulevat enemmän tai myöhemmin rakennetuiksi. Lisääntyvä kiinnostus nostaa maan arvoa, samoin se, että uudisrakentamiseen sopivia tontteja on Tampereen keskusta-alueella koko ajan vähemmän (Tampereen kaupunki 2013, s. 58). Liiketiloiissa suurien kerrosalamäärien ja kauppakeskusten salliminen voi olla arveluttavaa, etenkin jos se ylittää alueen asukaspotentiaalin, jolloin se voi lisätä Tampereen keskustan näivettymistä. (ks. Ajurit, s. 14) ja (Tampereen kaupunki 2013)

#### Toimistotilat

Toimistotilat on suunnittelualueelta jo entuudestaan löytyvä toiminto. Suunnittelualue sopii hyvin toimistotiloille erityisesti työmatkaliikenteen järjestämisen kannalta. Toimistotilat eivät myöskään ole niin herkkiä meluhäiriöille kuin esimerkiksi asuintilat. Omistajan mukaan työtilojen tuominen alueelle oli edelleen perusteltua. Etenkin jos niiden yhteyteen saataisiin myös muita toimintoja. Toimistotiloista tuli yksi tilaohjelman olennainen osa yhdessä liike- ja harrastustilojen kanssa.

#### Harrastustilat

Vielä entisestään paranevat liikenneyhteydet puoltavat paljon liikennettä tuottavien maankäyttötapojen ja toimintojen sijoittamista alueelle. Se tukee kaupan ja vapaa-ajan toimintojen sijoittamista alueelle, samoin kuin toimisto- ja työtilojenkin sijoittamista (Tampereen kaupunki 2013). Suunnittelualue on siis sijaintinsa puolesta sopiva myös harrastustiloille. Harrastustilojen tuominen alueelle on tärkeää myös alueen sosiaalisen kestävyuden kannalta, sillä ne rikastavat alueen toimintoja. Ne ovat myös olennainen osa työmatkailun vähentämisen tavoitetta.

#### Hotellitilat

Hotellitilat ovat esitetyistä toiminnoista lähimpänä asumista. Majoitustiloista alueelle esitetään juuri hotellitiloja, niiden tarvitsemien ja tarjoamien palveluiden vuoksi. Hotellitiloja esitetään ideasuunnitelmien tiiviimpiin kohtiin, jossa ne ovat hyvin yhteydessä muihin niitä tukeviin toimintoihin: harrastus- ja liiketiloihin. Hotellitilat toimivat hyvin yhteen myös toimistotilojen kanssa mahdollistaen liikematkailun. Lentokentän läheisyys puoltaa myös hotellitilojen tuomista tilaohjelmaan. Hotellitilat lisäävät palveluiden tarvetta ja alueen aktiivisuutta myös toimistoaikojen ulkopuolella.

#### Pienteollisuus

Tilaohjelmien kehittelyyn on otettu mukaan myös pienteollisuustilat. Alueella on jo historiansa pohjalta hyvät edellytykset toimia teollisuusalueena (Tampereen kaupunki 2013), joten sinne on esitetty myös pienteollisuustoimintaa, esimerkiksi kytkettynä toimistotiloihin. Alue on jo entuudestaan osaksi teollisuusalue.

#### Asuminen

Varsinainen asuminen rajattiin pois tilaohjelmasta suunnittelualueen sijainnin ja erityisesti sijainnista aiheutuvan melun vuoksi.

#### Pysäköinti

Ideasuunnitelmissa pysäköinti on päädytty hoitamaan suurimmaksi osaksi omistajan toiveiden mukaisesti maantasopysäköintinä. Kuitenkin osaa pysäköinnistä esitetään tehtäväksi kevyisiin, meluvallina toimiviin autokatoiksiin sekä muutamissa kohdissa parkkihalleihin. Yhtenä perusteluna parkkihalleille on muun muassa se, että maantasopysäköintipaikoista tulee helposti liian laajoja – pysäköintialueen reunalta matkaa itse liiketilaan ja kauppaan voi olla toistasataa metriä. Suunnitelmissa on myös pyritty ottamaan huomioon maantasoparkkialueiden käyttöönoton helpottaminen. Pysäköintialueet tuntuvat olevan ylimitoitettuja – ideasuunnitelmissa on kuitenkin esitetty määräysten mukainen pysäköintipaikkojen laajuus, määrällä 1/50 ap eli yksi autopaikka jokaista viittäkymmentä kerrosalan neliömetriä kohden. Hyvä keino olisi keksiä väliaikaisratkaisuja paikoitukselle ja ottaa pysäköintipaikat käyttöön vasta tarvittaessa.



Kaavio 12: *Hybridi.*

## 2.2 TYÖKALUT

*Kuinka vastata nykyajan ja tulevaisuuden haasteisiin? Kuinka alueen saisi aktivoitua ympärivuorokautisesti? Kuinka alueelle sijoitetuista toiminnoista saisi irti mahdollisimman paljon synergiaetuja? Muun muassa näihin kysymyksiin etsitään ratkaisuja seuraavilla työkaluilla: (1) Sekoittuneiden toimintojen **hybridi** sekä (2) Anna Klingmanin teorioihin pohjautuva **inside out -brändäys**.*

### 2.2.1 Hybridistä Hubridiin

#### Hybridi

Hybridi ei ole käsitteenä uusi asia tai idea, mutta sen tarkempi käsittely ja kehittäminen on tapahtunut vasta 1990-luvulla (Steven Holl 2011, s. 7). Hybridin historian katsotaan alkaneen 1800-luvun loppupuolella kun pakon sanelemana tiivistyvään kaupunkirakenteeseen alkoi syntyä päällekkäisiä toimintoja. Nämä sekoittuneet toiminnot kasvoivat metropolialueilla, joissa niiden katalyyttina olivat esimerkiksi nopeasti noussut maan arvo, tiiviisti rakennetut alueet ja urbaanin kaupunkirakenteen joustamattomuus (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011, s. 13). Fernandes Per:in, Mozas:in ja Arpa:n This is hybrid -kirjan määrittelyn mukaan hybridi voikin esiintyä vain tällaisessa tiiviissä kaupunkirakenteessa. Hybridin ei löydy kuitenkaan täysin yksiselitteistä tai vakiintunutta määritystä, eivätkä kaikki jaa ajatusta hybridin rajaamisesta vain tiiviissä kaupunkirakenteesta kuuluvaksi ilmiöksi. Seuraavat ominaisuudet ja termit on liitetty joka tapauksessa olennaisesti hybridiin: **persoonallisuus, sosiaalisuus, muoto, typologia, prosessi, tilaohjelma, tiivis kaupunkirakenne, mittakaava, kaupunki** (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011, s. 45). Fernandes Per, Mozas ja Arpa käyttävät myös Richard Sennetin kuvailua hybridin määrittelyyn, pitäen hybridiä maailmankansalaisena (cosmopolitan), joka liikkuu luontevasti moninaisuudessa ja on kotonaan tilanteissa, jotka eivät ole toisiinsa liittyviä tai hänelle tuttuja (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011, s. 43).

### Hybridi ja kauppakeskus

This is hybrid -kirjassa kuvataan kaupungin laidoilla olevien kauppakeskusten eroa Hybridiin. Kaupungin laitamilla olevat kauppakeskukset alkoivat jossain vaiheessa kerätä täydentäviä toimintoja, pääasiassa vapaa-ajan viettoon liittyen, joilla pyrittiin lisäämään kaupallisten palvelujen houkuttelevuutta (ks. sivu 19). Myöhemmin myös hotelli- ja toimistotiloja lisättiin tilaohjelmaan ja aukioloajat kasvatettiin ympärivuorokautisiksi. Kauppakeskukset siis selkeästi sekoittivat toimintoja ja pitivät alueen aktiivisena, mutta voiko niitä silti pitää hybridi-rakennuksina?

Arkkitehti Joseph Fentonin mukaan: *”The hybrid type was a response to the metropolitan pressures of escalating land values and the constraint of the urban fabric.”* Lähiöissä, kaupungin reunamilla tätä maan arvon kallistumista ei ole vaan päinvastoin lähiöiden kauppakeskuksissa taloudellisia ja kaupunki-rakenteellisia rajoitteita ei kaupungin keskustan tapaan ole. Tämän vuoksi This is hybrid -kirjan mukaan ei tunnu sopivalta kutsua näitä lähiöiden keskuk-sia hybrideiksi, siitäkään huolimatta, että ne tuovat lukuisia toimintoja kaupalliseen ympäristöön. Niitä voi kutsua monikäyttöisiksi, monitoiminnollisiksi komplekseiksi, mutta ne ovat hengeltään erillään siitä urbaanista sykkeestä, joka on olennainen osa hybridiä (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011, s. 38).

Kauppakeskusten ongelmana on keinotekoisuus sekä muun muassa niiden sijainnista johtuvat moraaliset ongelmat: ekologinen ja sosiaalinen kestävyys on usein kaukana ideaalista. Niissä voi olla asumista, hyvin varusteltuja toimis-totiloja, huippumerkkien liikkeitä, auditorioita ja teattereita tai taideteoksia levitettynä huolellisesti suunniteltuun julkiseen tilaan. Mutta niin kauan kuin kulttuuri on vain päälle liimattua ja koristelevaa, on hybridin ja kauppakeskuk-sen välille mahdollista tehdä eroa. (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011, s. 40)

This is hybrid -kirjassa kauppakeskus-typologiaa pidetään selvästi negatiivisena asiana. Klingmannin teksteissä (Brandsapes 2011) ei kuitenkaan ilmene näin mustavalkoista erottelua, vaan hän pitää tärkeämpänä ympäristöllä aikaansaattua tunnelmaa ja kokemusta kuin sitä, onko ympäristö saatu aikaan keinotekoisesti vai ei. Hybridin rajave-to kauppakeskuksen kanssa ei olekaan niin selkeä: onko keskustassa sijaitseva kauppakeskus hybridi, mutta kau-pungin laitamilla oleva taas ei? Tässä kauppakeskuksia kohtaan osoitetusta kritiikistä on noussut esiin myös paljon hyviä asioita, kuten kulttuurin tiiviimpi liittäminen ja joustavan kasvualustan luominen ennalta määräämättömälle toimintojen sekoittumiselle.

### 2.2.2 Hubridi

Hubridi on kirjoittajan oma termi sellaiselle sekoittuneiden toimintojen keskittymälle, joka ei sisällä pysyvää asu-mista. Tiukasti määritellystä hybridistä poiketen hybrideja voi esiintyä myös kaupungin laitamilla, väljemmässä ja vähemmän rajoitetussa ympäristössä. Hybridin tarkoitus ideasuunnitelmissa on hybridin tavoin lisätä ihmisten välistä vuorovaikutusta sekä luoda myös kaupungin reunamille rikkaampaa kaupunkitilaa. Tärkeä arvo hubridissa on pyrkiä luomaan ympäristö, jossa kulttuurin myönteiselle kehitymiselle olisi tavanomaista laitakaupunkiympäristöä paremmat edellytykset.

Vuonna 1931 William J. Reilly loi käsitteen *vähittäiskaupan painovoimasta*. Se perustuu siihen, että ihmiset valit-sevat kahdesta muuten samanlaisesta kauppakeskuksesta tai -paikasta sen, joka on suurempi ja joka on paremmin saavutettavissa. Lähiöiden kauppakeskuksia pyritään rakentamaan korostetusti juuri tämän ajatuksen mukaisesti. Linkittymistä muuhun ympäristöön ei juurikaan tapahdu, kuten ei myöskään aktiviteettien sekoittumista. Vuorovai-kutusta ihmisten välillä ei ole tarkoitustakaan kasvattaa. (Fernandes Per, Mozas, Arpa 2011)

Ideasuunnitelmissa hubridien avulla halutaan kehittää kaupungin laitamia rikkaammaksi. Hybridin lähtökohta on se, että toimintojen välisestä linkittymisestä ja monipuolisesta ympäristöstä tulee alueelle enemmän lisäarvoa. 1930-luvulla luotu teoria vaatii päivittämistä. Pelkästään suuri koko ei riitä enää houkuttelemaan ihmisiä, vaan lisäksi on tarjottava myös jotain muuta. Nettikauppojen valikoimaa vastaan ei ole enää mahdollista kilpailla suurellakaan neliömäärällä. Elämyksellinen ja monimuotoinen ympäristö onkin juuri se lisäarvo, jolla ihmisiä voitaisiin houkutella paikalle.



#### Rajapinnat

Toimintojen sekoittuessa suuri mielenkiinto syntyy niiden väliin rajapintoihin. Esimerkiksi kaupungissa katuja voi pitää rajapintoina, joissa sekoittuvat toiminnot rikastavat huomattavasti kaupunkielämää. Rajapinnat ovat olen-nainen sekoittuneiden toimintojen tuottama lisäarvo ja toimintojen välille voi syntyä uusia yhteyksiä ja uusia merkityksiä. Eri toimijat tulevat tietoisiksi toisistaan ja niiden välinen yhteistyö voi tulla paremmaksi. Rajapintojen ei välttämättä tarvitse olla fyysisiä, mutta ideasuunnitelmissa niitä käsitellään fyysisenä kaupunkitilana.

#### Kaavio 13: Synergiaetuja / rajapinnat.

H = harrastustila (vihreä)  
T = toimistotila  
L = liiketila  
H = hotelli (violetti)  
P = pienteollisuus



### 2.2.3 Inside out -brändäys

*“Only by designing from the “inside out”, and not (as seems to be the current fad) “from the outside in”, can scenarios emerge that are particular and unique to one specific place.” (Klingmann 2010, s. 253)*

Inside out -brändäyksellä tarkoitetaan paikan sisältä tulevien arvojen systemaattista hyödyntämistä paikan brändäykseen. Toisin kuin esimerkiksi Ikea-tavaratalon perinteisessä konseptissa (vertaa s. 23), jossa rakennusmassa on tehty ennalta määrättyyn muottiin. Tällöin paikan potentiaalista ei hyödynnetä mitään muuta kuin sen sijainti ja unohdetaan, että yksi paikan olennaisista arvoista on se, ettei toista samanlaista löydy muualta. Klingmannin mukaan paikan, joka haluaa erottua globaalissa markkinataloudessa, täytyy tarjota joukon erottuvia ominaisuuksia, jotka erottavat sen kilpailijoistaan. Pelkkä konseptien kopioiminen muualta ei riitä tähän erottumiseen. (Klingmann 2010)

Tällä hetkellä Lahdesjärven alue on brändäytymässä huonekalu-, sisustus- ja rautakauppojen keskittymäksi. Tällä on ympäristölle ja alueelle homogenisoiva vaikutus, joka ulottuu myös niille alueille, joilta nykyiset toimijat muuttavat pois. Keskittyminen hankaloittaa muiden kaupan alojen toimintaedellytyksiä alueella. (Tampereen kaupunki 2013, s. 59)

Inside out -brändäystä on sovellettu kaikissa neljässä ideasuunnitelmassa vahvistamalla niiden identiteettiä paikasta löytyvillä arvoilla ja mahdollisuuksilla. Yhdessä ideasuunnitelmista tutkitaan muun muassa voisiko brändinä olla juuri kehätien kainalon korostaminen? Ideasuunnitelmia brändätään myös hubrideilla: eri toimintojen sekoittamisella pyritään välttämään alueen mieltämistä pelkästään edellä mainituksi huonekalu-, sisustus- ja rautakauppa-alueeksi.

### 2.2.4 Arkkitehtuurin lisäarvo

*“Architecture is the art of how to waste space.” (Philip Johnson 2010, s. 65)*

Hukatulla tilalla Johnson viittaa niihin ominaisuuksiin, jotka erottavat hyvän arkkitehtuurin pelkästään tehokkaasta arkkitehtuurista. Jälkimmäistä rakennusliikkeet osaavat toteuttaa hyvin itsekseen, mutta ensimmäiseen tarvitaan arkkitehtia. Silloin kun poiketaan tehokkuudesta, asiat täytyy perustella lisäarvoilla (Klingmann 2010, s. 65). Vaikkei jotain asiaa olekaan mahdollista argumentoida taloudellisina numeroina, se ei tarkoita sitä etteikö asia voisi olla arvokas. Usein tilanne voi olla aivan päinvastoin. Anna Klingmann kirjoittaa, että arkkitehtuurin aito tarkoitus, joka erottaa sen perusrakentamisesta, on juuri lisäarvon tuottaminen:

*“The fact that architecture performs as a building is a given, just as a Nike sneaker functions as a sporting shoe. And just as the Nike shoe has an extended function that goes beyond its immediate concert, architecture too has a purpose that goes beyond mere sheltering and technical efficiency.”*

*“Just as the iPod enhances the prestige and experiences of its user, the buildings boost the economical status and cultural recognition of the cities they are in and – in case of the pyramids – of an entire country. This is where the true potential of architecture lies: in its ability to change the social, political, cultural, and economical status of its beneficiary. (Klingmann 2010, s. 67)*

Klingmann peräänkuuluttaa käyttämään arkkitehtuuria vaikutuksen välineenä paljon syvemmin kuin pelkästään pintapuolisten trendien mukana menemiseen. Arkkitehtuurin tuottaman lisäarvon tutkiminen on yksi tämän diplomityön tavoitteista. Johtopäätös-jaksossa eri ideasuunnitelmien tuottamaa lisäarvoa analysoidaan ja verrataan keskenään.

### 2.2.5 Kokemuksellisuus ja elämyksellisyys

Kuinka vastata nykyajan arkkitehtuurille asetettuihin haasteisiin? Luomalla kokemuksellisia ja elämyksellisiä paikkoja, vastaisi todennäköisesti Anna Klingmann, joka käsittelee kirjassaan Brandscapes paljon kokemuksellisuutta. Ihmiset vaativat enemmän ympäristöltään. Perinteiset funktionalistiset, tehokkuuteen perustuvat arvot eivät usein enää riitä. Ihmiset vaativat yhä enemmän arkisiltakin paikoiltaan: myös niiden on tarjottava elämyksiä tai kokemuksellisuutta. Paikka, joka tuottaa elämyksiä on epäpaikan vastakohta.

Kokemuksellisuus on ollut läsnä arkkitehtuurissa jo sen alusta lähtien. Kokemuksellinen arkkitehtuuri on ajan saatossa muotoutunut arkkityypeiksi – perustavanlaatuisesti tutuiksi tiloiksi ja kokemuksiksi. Tämä traditio on kadotettu (Nyman 1998), mutta optimistisesti täytyy ajatella, että se on vielä mahdollista löytää. Vanhat, kokemuksen kautta esiin tulevat asiat täytyy vain havaita uudella tavalla.

Tilallisen kokemuksellisuuden olennaisia elementtejä ovat ympäristön mittakaava, materiaalit ja arkkitehtuuri, sekä luonnollisesti aikaan saatu tila. Tilan luomiseksi ei tarvita välttämättä edes fyysisiä rakenteita. Vaikka kokemuksellisuuteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi ulkoisilla materiaalivalinnoilla, suurempaan kokemuksellisuuteen päästään sopivan kokoisia ja erilaisia tiloja luomalla. Kokemuksellisuus nostaa paikan arvoa.

*“In remarkable spaces, experiences are not just embodied by architecture – they become the architecture.” (Klingmann 2010, s. 313)*



KESKITTYMÄ /  
REITTI / URBAANI  
ETELÄREUNA /  
URBAANI MUURI



# ASKEL 3

## **IDEASUUNNITELMAT**

Kolmannessa askeleessa suunnittelualuetta tutkitaan neljällä vaihtoehtoisella ideasuunnitelmalla, joilla erilaisilla toiminnoilla ja erilaisten työkalujen avulla suunnittelualue on pyritty ratkaisemaan tavallisimmista vaihtoehtoista poiketen mielekkäällä ja rikkaalla tavalla. Kolmas askel -kappale etsii vastauksia kysymykseen MILLÄ TAVALLA?

**Kaavio 14:**  
Konsepti: keskittymä.



## 3.1 KESKITTYMÄ

**Keskittymä**-ideasuunnitelma perustuu joustavasti useaan suuntaan kasvavaan keskittymään. Massat on muodostettu hierarkkisesti sisäpihamaisen aukion ympärille. Massoitellun ympyrän kehälle kaarevasti sijoitettu rakeisuus on saanut vaikutteita sekä ympäristönsä kaarevasta rakeisuudesta että moottoriteiden monitasoliittymän kaarevasta muotokielestä. Massoitella suojataan myös keskellä olevaa aukiota melulta. **Keskittymä** ei ensimmäisessä vaiheessa käytä kuin osan suunnittelualueen pinta-alasta, mutta sen seuraavassa vaiheessa myös pohjoisemmat alueet otettaisiin käyttöön.



**Kaavio 15:**  
Ideasuunnitelma: soljuva kaupunkitila.

**Kuva 15:** Näkymäkuva etelästä.

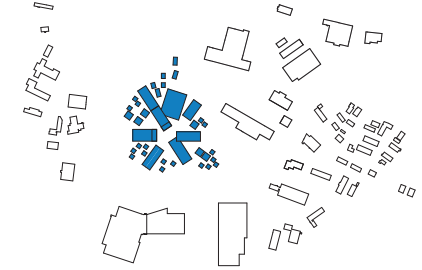




**Piirros 1: Asemapiirros 1:5000**

#### Laajuus

Tontin pinta-ala	230 000 m <sup>2</sup>
Footprint	41 000 m <sup>2</sup>
Keskimääräinen kerrosluku	4,5
Bruttoala	190 000 m <sup>2</sup>
Kerrosala	150 000 m <sup>2</sup>
AP 1/50 kem <sup>2</sup>	3000 ap
Tehokkuus, e (brm <sup>2</sup> / 23 ha)	0,83



**Piirros 2: Rakeisuus.**



**Piirros 3: Alueleikkaus A - A.**

**T**ilahierarkia ja soljuva kaupunkitila ovat **Keskittymän** pääajatuksia. Tavoitteena on luoda tiivis kävely-ympäristö, jossa kaikki toiminnot ovat lähellä toisiaan. Tämä lisäisi myös sosiaalista kanssakäymistä. Lisäksi ulospäin avautuviin sisäpihoihin on mahdollista luoda erilaisia kaupunkitiloja tai vaihtoehtoisesti sijoittaa niihin aputoimintoja kuten esimerkiksi pysäköintipaikkoja.

#### Toiminnot (kaavio 16)

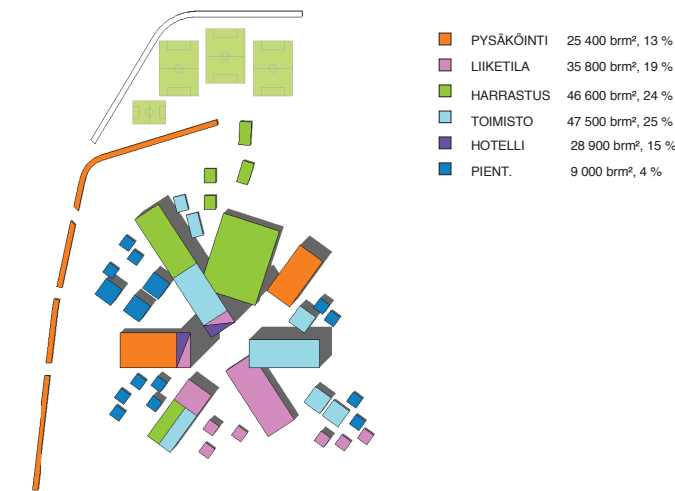
Eri toiminnoista muodostettu tilaohjelma on hybridi-mallin mukainen sekoitus liike-, toimisto- ja harrastustiloja sekä lisäksi hieman hotelli- ja pienteollisuustiloja. Tilojen keskinäiseen sijaintiin on vaikuttanut huomattavasti omistajalta saatu palaute, jossa liiketilat on sijoitettu lähelle suunnittelualueen eteläpuolta, lähelle Lahdesjärven keskusta. Harrastustilat on sijoitettu pohjoispuolelle, josta on läheinen yhteys urheilukentille. Toimistotilat sijaitsevat liiketilojen ja harrastustilojen välimaastossa. Pienteollisuustilat sijaitsevat melunsietokykyensä vuoksi lähempänä meluvallialuetta, suojaten osaltaan muita rakennuksia melulta. Hotellitilat on sijoitettu alueen keskellä oleviin torneihin, joista on suora yhteys liike- ja harrastustiloihin. Melua torjutaan sekä massoitellun sijoittamisella että pysäköintialueella ja siihen liitetyllä meluvallilla. Lisäksi pohjoisen urheilukenttiä suojataan erillisellä maastoon upotetulla melumuurilla.

#### Liikkuminen (kaavio 18)

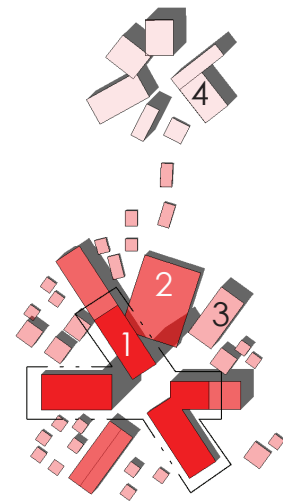
Suunnittelualueen keskelle tullaan ulkoreunojen kautta. Pääsisäänkäyntinä toimii Automiehenkatua kohtisuoraan sijoittuva väylä, joka on pääasiallinen asiakkaiden sisääntuloreitti. Työpaikka-, harrastus- ja huoltoliikenne on järjestetty puolestaan suunnittelualueen sivuilta. Pysäköintialueet on sijoitettu siten, että suurimmasta osasta niistä on lyhyt matka keskusaukiolle Kun alueelle saavutaan joko yksityisautolla, joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen, on toiminnot sijoitettu lähekkäin kävelymatkan päähän toisistaan, jolloin siirtyminen toiminnosta toiseen on nopeaa.

#### Pysäköinti (kaavio 18)

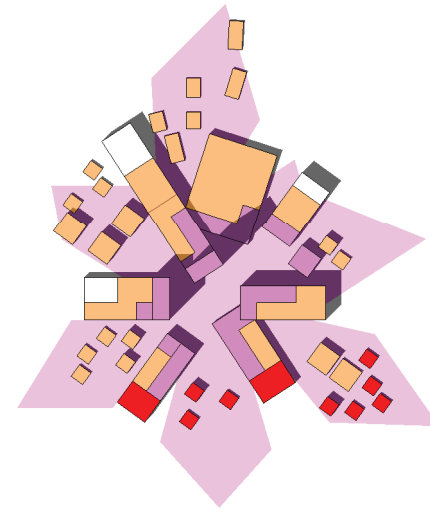
Pysäköinti on suurimmaksi osaksi maantasoparkitusta, mutta osa pysäköinnistä on sijoitettu parkkihalleihin. Kerrosalan kasvaessa pysäköinnin määrä kasvaa, mikä asettaa haasteita ympäristölle ja kaupunkikuvalle. Asiaa on pyritty parantamaan jakamalla pysäköintialueet pienempiin yksiköihin ja esimerkiksi sijoittamaan puita ja puistoalueita niiden yhteyteen. Hierarkkisesti asiakaspysäköinti on sijoitettu lähemmäksi keskusaukiota kuin toimistotilojen parkkipaikat.



Kaavio 16: Toiminnot.



Kaavio 17: Vaiheistus.

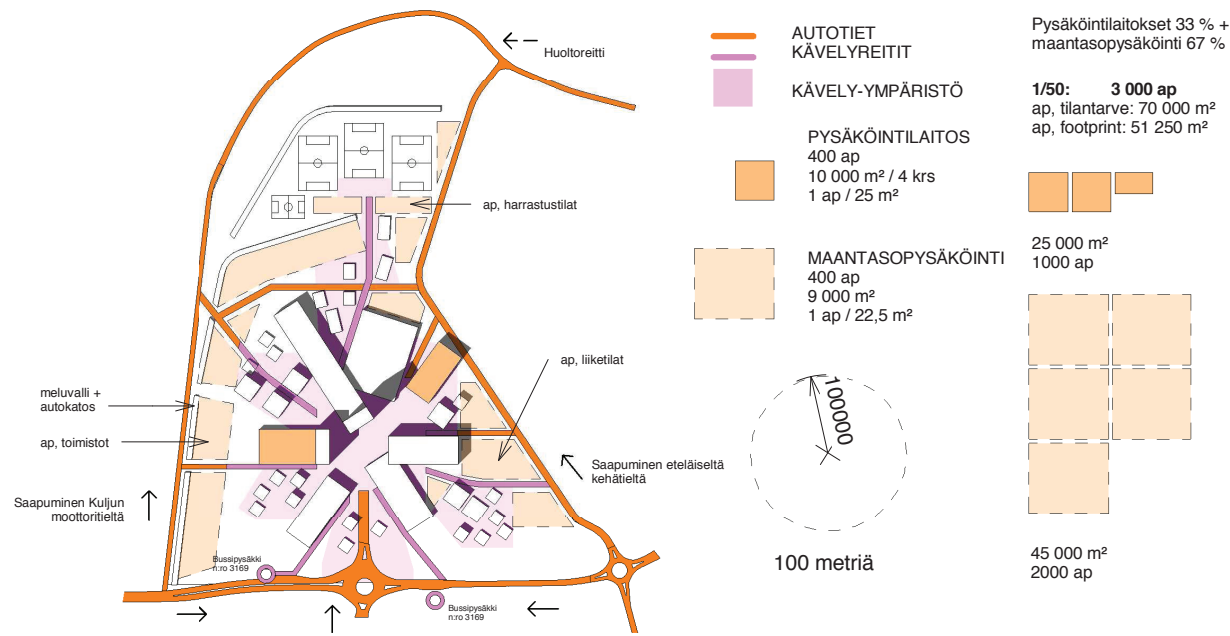
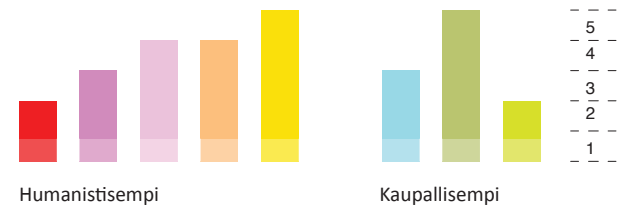


Kaavio 19: Lisäarvot.

### Lisäarvot

Orientoituminen  
Hierarkia  
Kävely-ympäristö  
Näkymät valtatielle  
Vetovoimainen aukio  
Muunneltavuus / joustavuus

Humanistisempi 16  
Kaupallisempi 10  
Yhteensä 26



Kaavio 18: Liikkuminen ja pysäköinti.

### Lisäarvot (kaavio 19)

*Keskittymän* suuria vahvuuksia on selkeä tilahierarkia sekä vahva sisäinen maailma. Hierarkiaa korostaa entisestään korkeiden massojen sijainti alueen keskellä. Konseptin etuina ovat myös selkeä orientoituminen sekä toimiva kävely-ympäristö, jossa toiminnat ovat lyhyen matkan päässä toisistaan. Myös logistiikka ja asiakaspysäköinti voidaan järjestää edullisesti kehän ulkoreunoille ja reiteistä pysäköintipaikoilta keskukseen on mahdollisuus tehdä mielenkiintoisia ja houkuttelevia. Massat aukeavat moniin ilmansuuntiin, mitä voi pitää etuna. Erilaisten toimintojen sijoittelu lähelle toisiaan tuottaa myös paljon rajapintoja eri toimintojen välille.

### Heikkoudet

*Keskittymän* vahva sisäinen maailma voi kääntyä myös heikkoudeksi, siitä voi tulla sisäänpäin kääntynyt ja eristytynyt. Tämä voidaan kuitenkin välttää, jos huolehditaan tiivistä yhteydestä ympäristöön, esimerkiksi Automiehenkatuun. Jotta ideasuunnitelma toimii tavoitellulla tavalla, se vaatii suhteellisen paljon kerrosalaa. Tätä voi myös pitää heikkoutena, sillä alkuun alue voi tuntua epämiellyttävän keskeneräiseltä. Myös melun- torjunta on vähintäänkin vaikea tehtävä.

### Realistisuus

Jos tilaohjelman laajuuden problematiikan sivuuttaa, on *Keskittymä*-ideasuunnitelma realistisuuden osalta varsin toteutuskelpoinen, sillä se ei tarvitse toteutukseen esimerkiksi tavanomaisista massoista poikkeavaa arkkitehtuuria.





## 3.2 REITTI

**Kaavio 20:**  
Konsepti: Reitti.

**Kaavio 21:**  
Ideasuunnitelma: Reitti.

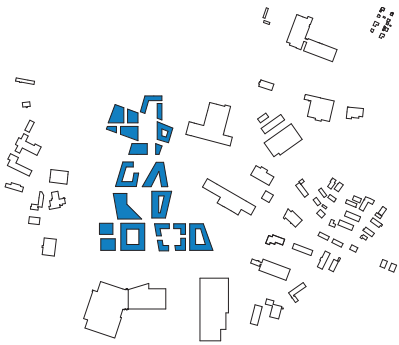
**Kuva 16:**  
Näkymäkuva keskusaukiolta.





Piirros 4: Asemapiirros 1:5000

<b>Laaajuus</b>	
Tontin pinta-ala	230 000 m <sup>2</sup> (23 ha)
Footprint	58 000 m <sup>2</sup>
Keskimääräinen kerrosluku	4,0
Bruttoala	239 000 m <sup>2</sup>
Kerrosala	210 000 m <sup>2</sup>
AP 1/50 kem <sup>2</sup>	4 200 ap
Tehokkuus, e (brm <sup>2</sup> / 23 ha)	1,04



Piirros 5: Rakeisuus.



Piirros 6: Aluejulkisivu.

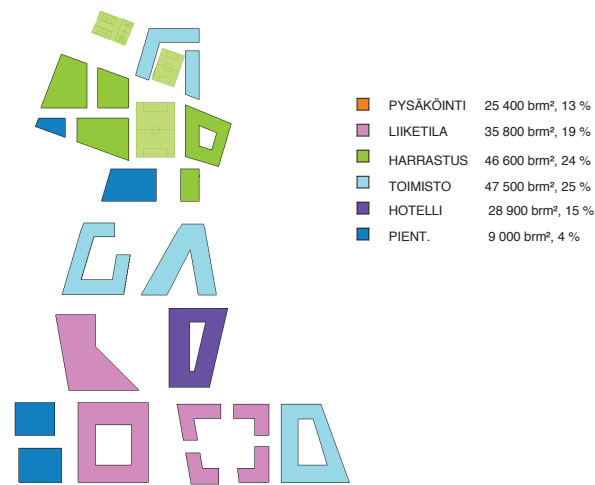
**R**eitti-ideasuunnitelma perustuu pohjois-etelä suuntaiseen, suunnittelalueen läpi kulkevaan reittiin ja aukiosarjaan, jota reitti yhdistää. Ympäristöstä on tehty tavonomaista risteysaluetta kaupunkimaisempi erityisesti reitin kohdalla. **Reitti** myös muuttaa kokoaan mikä tekee siitä mielenkiintoisemman. Jokaisella matkan varrella vastaan tulevilla aukioilla on oma luonteensa, jolla parannetaan reitin houkuttelevuutta. Rakennusmassat on sijoitettu aukioiden ympärille rikottuun ruutukaavaan ja ne voivat kasvaa vapaasti pois päin aukioista aina seuraavaan rajaavaan elementtiin saakka. Lännenkaupunki-mallin mukaisesti pääpaino ja laadukkaita julkisivumaa- ilma on sijoitettu reitin ympärille. Rakennusmassat suojaavat reitin ympäristöä melulta. Samoin melua torjutaan pysäköintialueiden sijainnilla ja niiden yhteydessä olevilla meluvalleilla. **Reitti** on selkeästi kaupunkimaisin neljästä ideasuunnitelmasta.

**Konsepti: Reitti (kaavio 20)**  
Aukiosarjan ajatuksena on tehdä reitistä mahdollisimman mielenkiintoinen ja houkutteleva. Erityyppi-

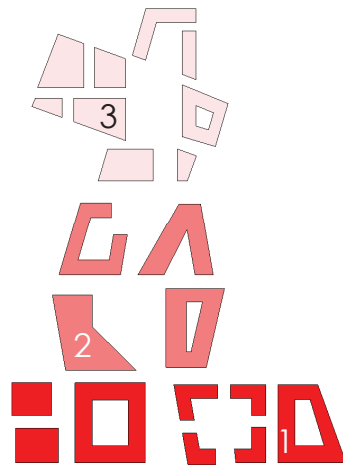
set aukiot kokoavat eri toimintoja yhteen: ensimmäinen on saapumisaukio, jonka tehtävä on houkutella ihmisiä sisään alueelle, toinen aukio on kaupallisempi ja kolmas aukio on liikuntaharrastuksien ympärille keskittynyt aukio.

**Toiminnot (kaavio 22)**  
Myös *Reitti*-ideasuunnitelmassa eri toiminnot yhdistetään hybridi-mallin mukaisesti. Käytetyt toiminnot sisältävät liike-, toimisto-, harrastus-, hotelli- ja pienteollisuustiloja. Toiminnot on sijoitettu omistajalta saadun palautteen mukaisesti: liiketilojen painopiste on suunnittelun alueen eteläpuolelle ja harrastustilat on sijoitettu pohjoisemmaksi.

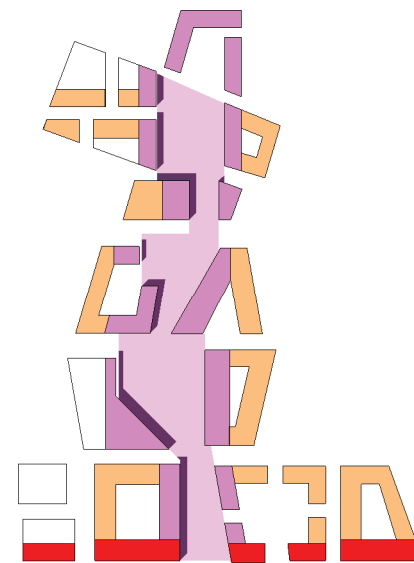
**Liikkuminen (kaavio 24)**  
Saapuminen alueelle tapahtuu pääasiassa Automiehenkadun ja Tietohallinnonkadun kautta tai alueen pohjoispuolelta. Yksityisautoilijat saapuvat reitin sivuilla olevien pysäköintialueiden kautta. Joukkoliikennettä tai kevyttä liikennettä käyttävät ohjataan puolestaan saapumaan suoraan reitille. Liikkuminen itse reitillä onnistuu hyvin kävelen.



Kaavio 22: Toiminnot.



Kaavio 23: Vaiheistus.



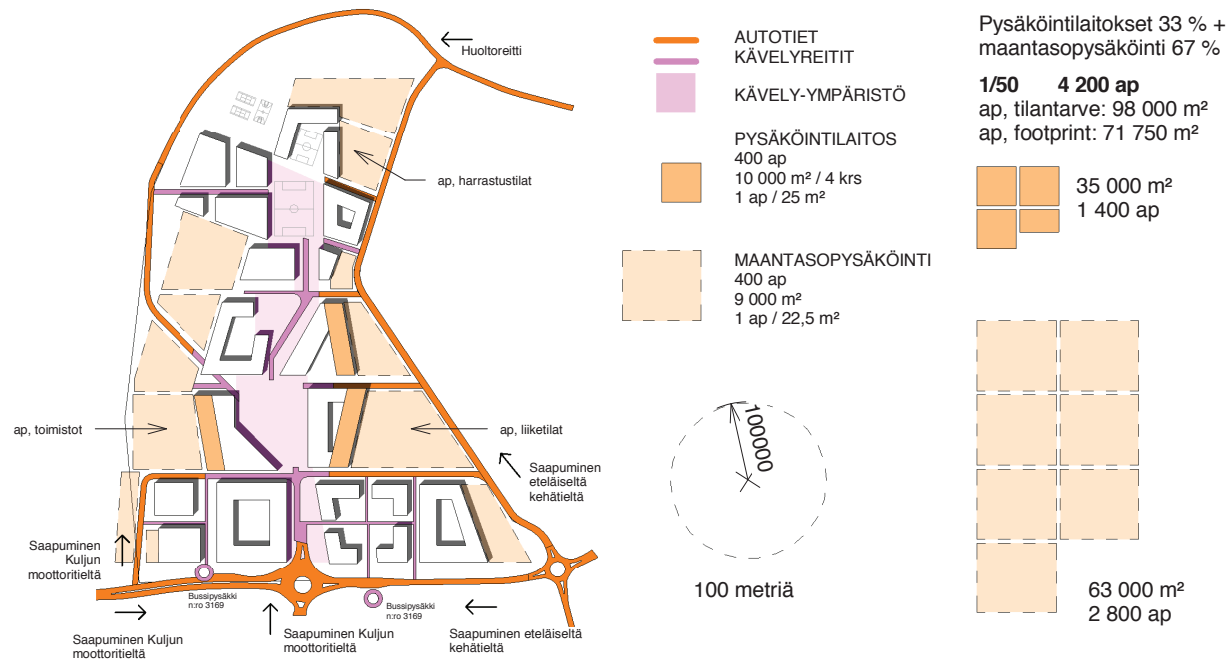
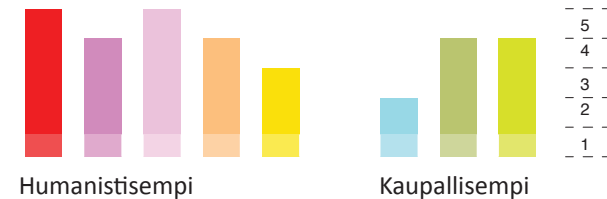
Kaavio 25: Lisäarvot.

### Lisäarvot

Kävely-ympäristö  
Paljon kaupunkiympäristöä  
Keskustajulkisivu

- Keskusta- / fronttijulkisivu
- Julkisivua aukiolle päin
- Kävely-ympäristö
- Sisäpihalle (kerroin 0,5)
- Orientoitumien / hierarkia
- Näkyvyys valtatielle
- Muunneltavuus / vaiheistus
- Tehokas tontin käyttö

Humanistisempi 19  
Kaupallisempi 10  
Yhteensä 29



Kaavio 24: Liikkuminen ja pysäköinti.

### Pysäköinti (kaavio 24)

Pysäköinti on hoidettu kaikkien muidenkin ideasuunnitelmien mukaisesti suurimmaksi osaksi maantasopysäköintinä (kaksi kolmasosaa) sekä osaksi paikoitushalleissa (yksi kolmasosa). Erityisesti suunnittelualueen länsipuolta on pyritty käyttämään paikoitukseen, jolloin paikoituksella on saatu vaimennettua myös melua. Aivan länsireunalla olevat pysäköintipaikat on sijoitettu katoksiin, jotka toimivat myös meluvallina. Mitä lähempänä melun lähdettä meluvalli on, sitä tehokkaammin se vaimentaa melua. Kuten muissakin konsepteissa pysäköintipaikat on pyritty sijoittamaan mahdollisimman lähelle käyttäjien oletettuja kohteita, niin että etäisyys näistä kohteista olisi maksimissaan 100 metriä pysäköintipaikasta.

### Lisäarvot (kaavio 25)

*Reitin* vahvuuksia ovat vahva tilahierarkia ja reitin ympärille luotu kaupunkimainen kävely-ympäristö. *Reitti* on selkeä inside out -alue, joka lähtee parantamaan lähiympäristöään sisältä päin. Se on perusteltua erityisesti tällaisessa lähtökohdiltaan karuhkossa ympäristössä. Aluetta voidaan laajentaa hyvin ja se liittyy myös hyvin lähiympäristöönsä. Kuten *Keskittymä*-ideasuunnitelmassa *Reitissä* on paljon rajapintoja eri toimintojen välille.

### Heikkoudet

Alueen kasvamisessa täyteen mittaansa voi mennä pitkään eikä *Reitti* toimi sitä ennen parhaalla mahdollisella tavalla. Hyvällä vaiheistamisella alussa pienimuotoisesta *Reitistä* voi saada mielenkiintoisen, samoin reittiä voi mahdollisesti aloittaa rakentamaan pohjoispäästäkin käsin, jos sinne saadaan tarpeeksi mielenkiintoista ja vetovoimaista toimintaa. Myös tässä konseptissa pohjoispuolen rakentaminen on ongelmallista ja alueen kokonaisuuden kannalta jatkosuunnittelussa olisi tärkeä löytää myös *Reitin* päättävälle pohjoisosalle vetovoimaisia ja mielenkiintoisia toimintoja.

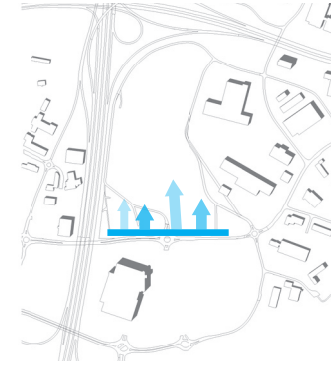
### Realistisuus

*Reittiä* voi pitää varsin realistisena konseptina, jonka ydinajatus säilyy vaikka rakennukset toteutettaisiin tavanomaisillakin runkosyvyyksillä ja -typologioilla. Myös alueen vaiheistus etelästä päin alkaen on realistinen skenario.





**Kuva 17:** Näkymäkuva etelästä.



**Kaavio 26:** Konsepti.



**Kaavio 27:** Ideasuunnitelma.



**Piirros 7:** Rakeisuus.

## 3.3 URBAANI ETELÄREUNA

**U**rbaani eteläreuna -ideasuunnitelma tukeutuu Lahdesjärven kaupungin-osan ytimeen eli Automiehenkaduun, jonka reunalle se luo kaupunkimaisen ympäristön. Alueen luonnollinen kasvusuunta on pohjoiseen. Alueen vaiheistus tapahtuu olemassa olevien reittien ympärille ja jatkaa kaupunkimaisen ympäristön tekemistä Tietohallinnonkadulle. Pohjoispuoli on alkuvaiheessa käsitelty yhdistämällä maantasopaikoitusta ja puisto- ja harrastustiloja. Vaikka tavoitteena on rakennetun alueen kasvaminen etelästä pohjoiseen, niin tarvittaessa alue toimii myös sellaisenaan eli vain eteläreunaa reunustavana rakennettuna ympäristönä. Automiehenkadun täydentämisen lisäksi tärkeä osa ideasuunnitelmaa ovat korkeat tornitalot, jotka tekevät alueesta entistä näkyvämmän. Torneissa sekoittuvat toiminnot tekevät kompleksista todellisen hybridirakennuksen.

### Toiminnot (kaavio 28)

Urbaani eteläreuna -ideasuunnitelmassa eri toiminnoista koostettu tilaohjelma on tehty hybridi-mallin mukaisesti liike-, toimisto-, harrastus-, hotelli- ja



**Piirros 8:** Aluejulkisivu.

pienteollisuustiloja yhdistäen. Toisin kuin muissa ideasuunnitelmissa tilaohjelma muodostuu vertikaalisesti. Maantasolle on sijoitettu liiketiloja Automiehenkadun reunalle sekä harrastustiloja pohjoispuistoon. Kahden alimman kerroksen jalustan jälkeen tulee toimisto- ja harrastustiloja. Ylimmät kerrokset kahdesta tornista on varattu puolestaan hotellitiloille.

### Liikkuminen (kaavio 30)

Saapuminen alueelle on järjestetty hyvin yksinkertaisesti: pääsaapumissuunta on etelästä Automiehenkadulta ja huolto sekä aputoiminnot on hoidettu pohjoisesta. Pohjoispuisto on varattu pääosin kävely-ympäristöksi, vaikkakin sinne on varattu myös väyliä autoille suunnitellun alueen tulevan laajentumisen varalta.

### Pysäköinti (kaavio 30)

Pysäköintipaikat on sijoitettu rakennuskompleksin pohjoispuolelle sekä pohjoispuiston reunoille. Länsireunan pysäköintipaikkojen yhteyteen on rakennettu lisäksi meluvalleja liikennemelun torjumiseksi muutoin suojatta olevilta urheilukentiltä. Rakennuksen pohjoispuolella pysäköintipaikat ovat lyhyen matkan päässä rakennuksesta. Tuo kohta on suurimman osan päivästä varjossa ja on siten otollinen paikka pysäköinnille.

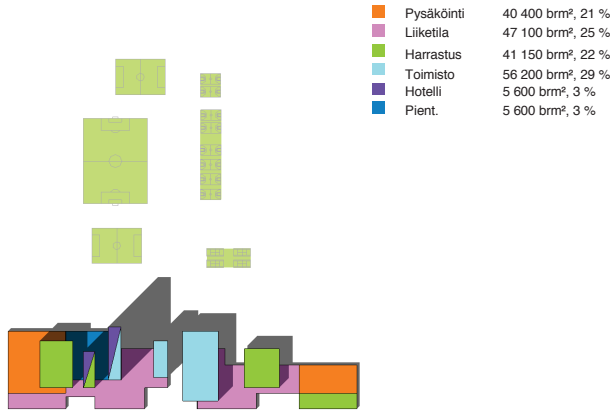




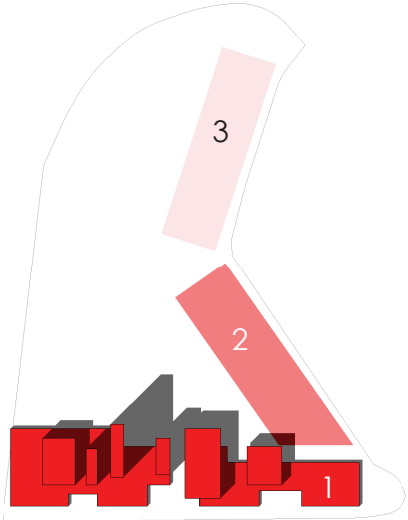
<b>Laajuus</b>	
Tontin pinta-ala	230 000 m <sup>2</sup>
Footprint	38 600 m <sup>2</sup>
Keskimääräinen kerrosluku	6,0
Bruttoala	235 000 m <sup>2</sup>
Kerrosala	200 000 m <sup>2</sup>
AP 1/50 kem <sup>2</sup>	4 000 ap
Tehokkuus, e (brm <sup>2</sup> / 23 ha)	1,02



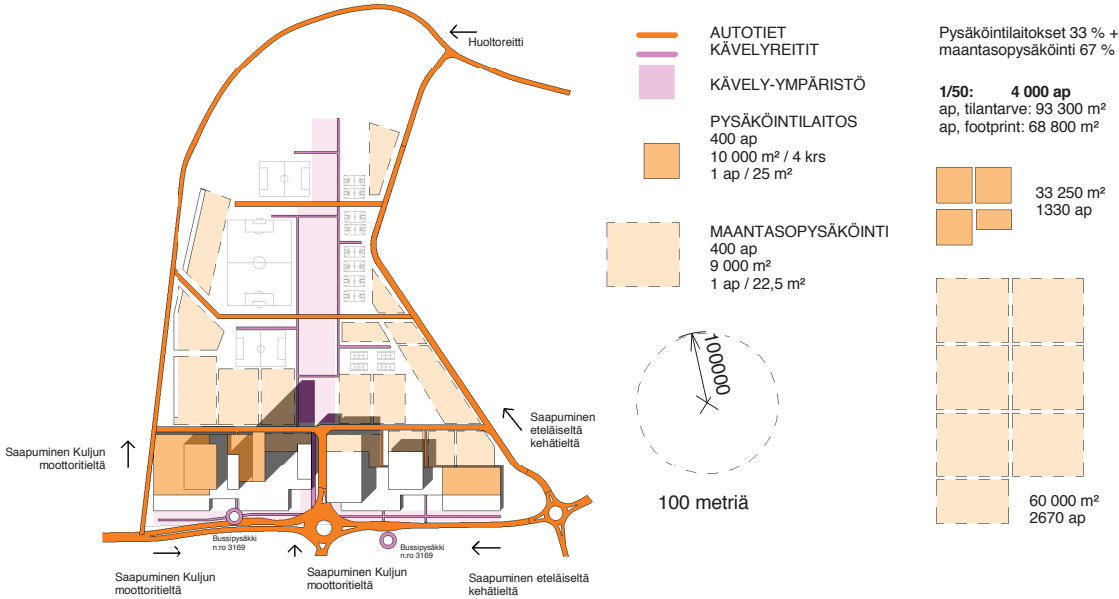
Piirros 9: Asemapiirros 1:5000



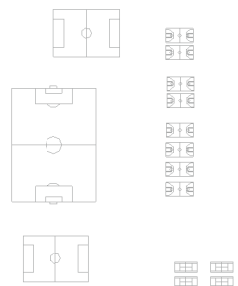
Kaavio 28: Toiminnot.



Kaavio 29: Vaiheistus.



Kaavio 30: Liikenne ja pysäköinti.

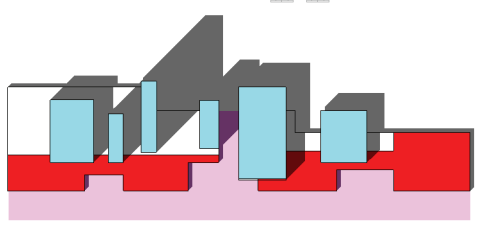


### Lisäarvot

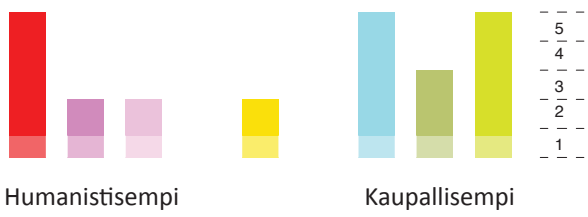
Näkyvyys  
Keskustajulkisivu  
Tehokas maankäyttö

Humanistisempi 11  
Kaupallisempi 13  
Yhteensä 24

- Keskusta- / fronttijulkisivu
- Julkisivua aukiolle päin
- Kävely-ympäristö
- Sisäpihalle (kerroin 0,5)
- Orientoitumien / hierarkia
- 
- Näkyvyys valtatielle
- Muunneltavuus / vaiheistus
- Tehokas tontin käyttö



Kaavio 31: Lisäarvot.



### Lisäarvot (kaavio 31)

*Urbaanin eteläreunan* suurin vahvuus on sen liittyminen Lahdesjärven olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Jotta kaupunginosa toimii hyvin tulevaisuudessa tulee sen pääreittiä eli Automiehenkatua pyrkiä elävöittämään nykyistä paremmin. Juuri tähän elävöittämiseen pyritään *Urbaani eteläreuna* -ideasuunnitelmassa. *Urbaani eteläreuna* on rakennustehokkuudeltaan ylivoimainen muihin ideasuunnitelmiin verrattuna.

### Heikkoudet

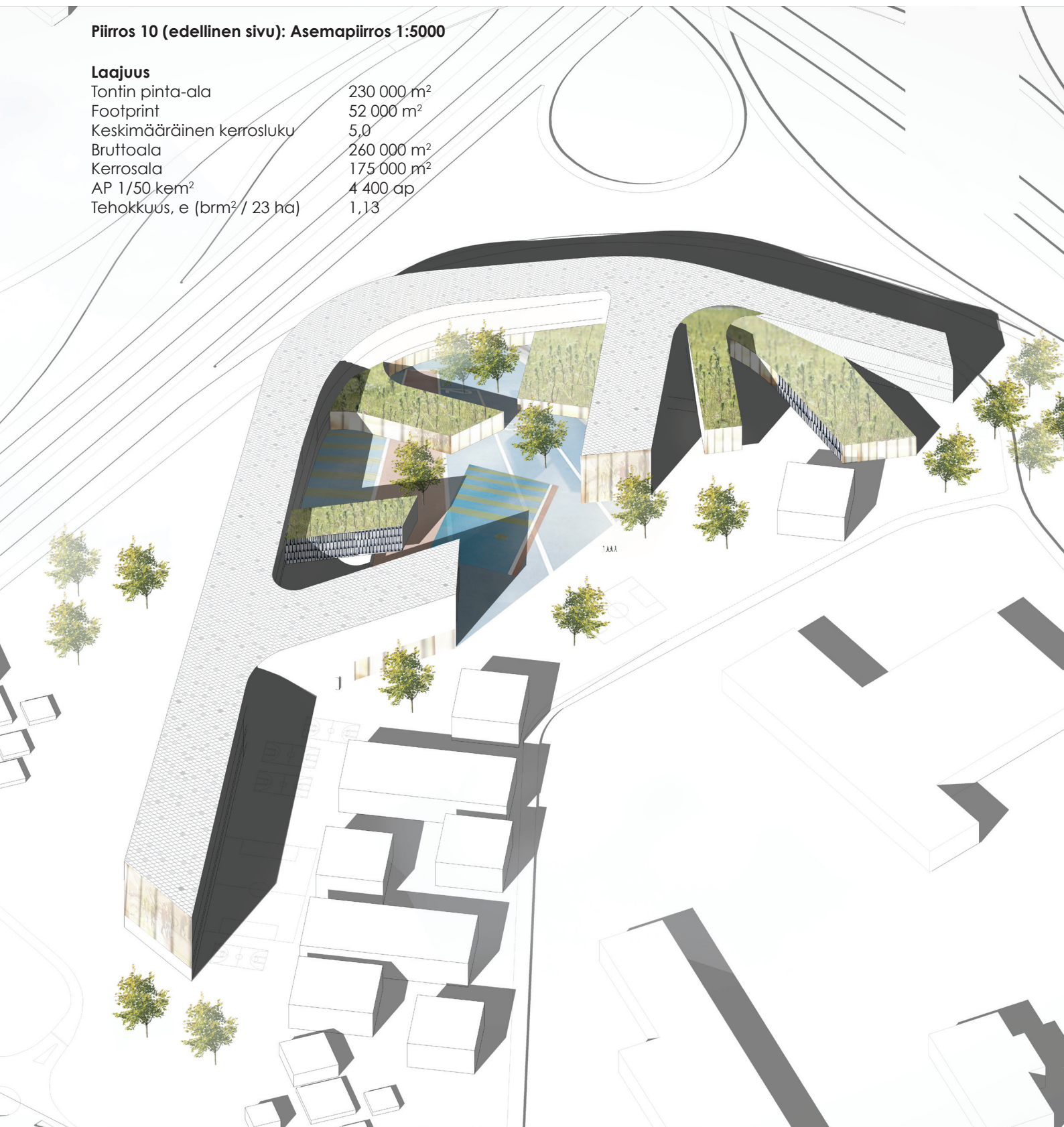
*Urbaanin eteläreunan* heikkoutena on ainakin alkuvaiheessa pohjoispuolen suunnittelualueen tehoton käyttö. Pohjoispuolen rakentamattomuus altistaa alueen melulle. Sen sijaan suunnittelualueen eteläreunan rakennukset suojaavat Automiehenkatua melulta. Etelässä olevat korkeat rakennusmassat voivat myös häiritä varjostamalla jossain määrin pohjoispuolen käyttöä.

### Realistisuus

*Urbaani eteläreuna* on realistisimpia vaihtoehtoja ideasuunnitelmista lukuun ottamatta korkeaa rakentamista, joka vaatii kenties liian suuria investointeja. Alueen rakentamisen aloittaminen eteläreunasta pohjoiseen olisi hyvin luonteavaa.



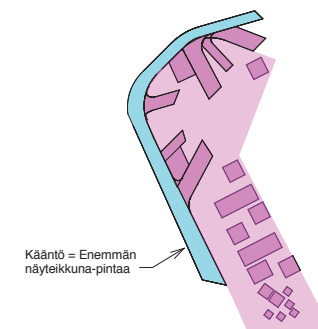




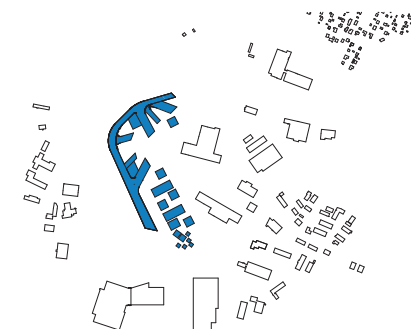
**Kuva 18:**  
Näkymäkuva idästä.



**Kaavio 32:** Konsepti.



**Kaavio 33:** Ideasuunnitelma.



**Piirros 11:** Rakeisuus.

## 3.4 URBAANI MUURI



**Piirros 12:** Aluejulkisivu.

**U**rbaanin muurin ajatus on suojata aluetta valtateiden melulta ja samalla luoda näyteikkuna vilkkaasti käytetyille väylille. Kasvusuunta on sekä itään että etelään ja rakentamattomien alueiden hyödyntäminen on hyvin hoidetun meluntorjunnan ansiosta helpompaa. Suojamuuri vilkkaista liikenneväylistä parantaa myös koko Lahdesjärven aluetta. Muista ideasuunnitelmista poiketen **Urbaanin muurin** painopiste on alueen pohjoispuolella. Massoitteluun ja muotokieleen **Urbaani muuri** on saanut vaikutteita liikennejärjestelyiden kaarevista muodoista.

### Toiminnot (kaavio 34)

Myös **Urbaani muuri**-ideasuunnitelmassa eri toiminnoista koostettu tilaohjelma on tehty hybridi-mallin mukaisesti liike-, toimisto-, harrastus-, hotelli- ja pienteollisuustiloja yhdistäen. Liiketilat on sijoitettu sisäpihamaailman ympärillä oleviin putkiin, samoin osa harrastustiloista sekä hotellitilat. Liike- ja harras-

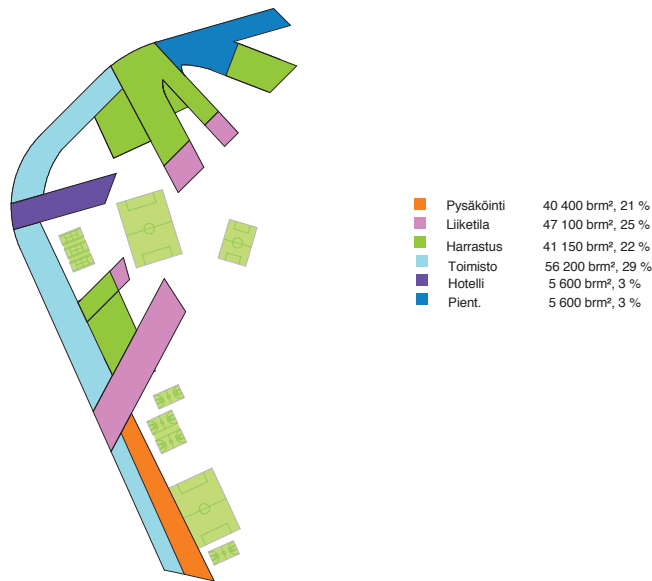
tustilat jatkuvat aina runkoon saakka, jolloin myös niille löytyy näyteikkunatila. Suurin osa rungosta on varattu toimistotiloille. Pienteollisuustilat on sijoitettu kauimmaiseksi, alueen pohjoiskärkeen sekä osaksi estradille, muurin eteen.

### Liikkuminen (kaavio 36)

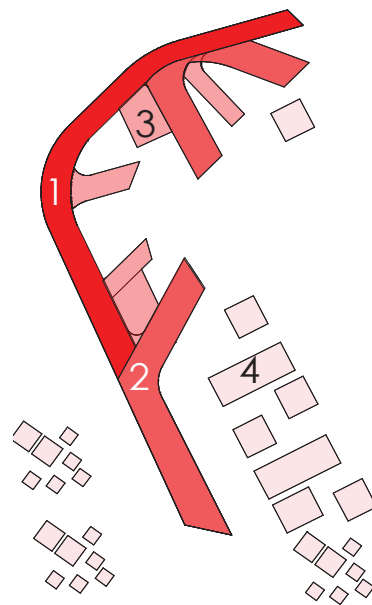
Saapuminen alueelle tapahtuu muista konsepteista poiketen Tietohallinnonkadun kautta. Myös Automiehenkadun liittymä on olennainen, muttei hierarkkisesti niin tärkeä kuin Tietohallinkadun väylä. Liikkuminen alueella tapahtuu joko sisäpihamaailman suojaisassa kävely-ympäristössä tai rakennuksen sisäpuolella. Sisäpuolen pitkiä välimatkoja on helpotettu muun muassa lentokentiltä tutuilla liukulatioilla.

### Pysäköinti (kaavio 36)

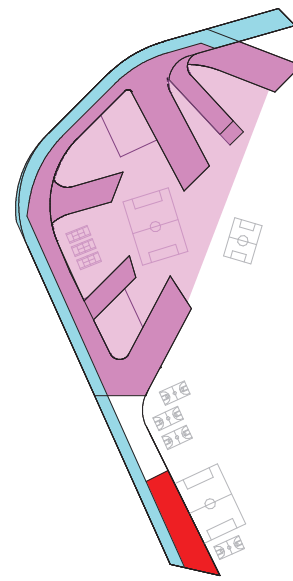
Pysäköinti on hoidettu osaksi rakennusmassan sisällä (yksi kolmasosa), mutta suurimmaksi osaksi maantopysäköintinä (kaksi kolmasosaa). Pysäköintipaikat on sijoitettu lähelle rakennusmassaa siten, että pohjoinen



Kaavio 34: Toiminnot.



Kaavio 35: Vaiheistus.



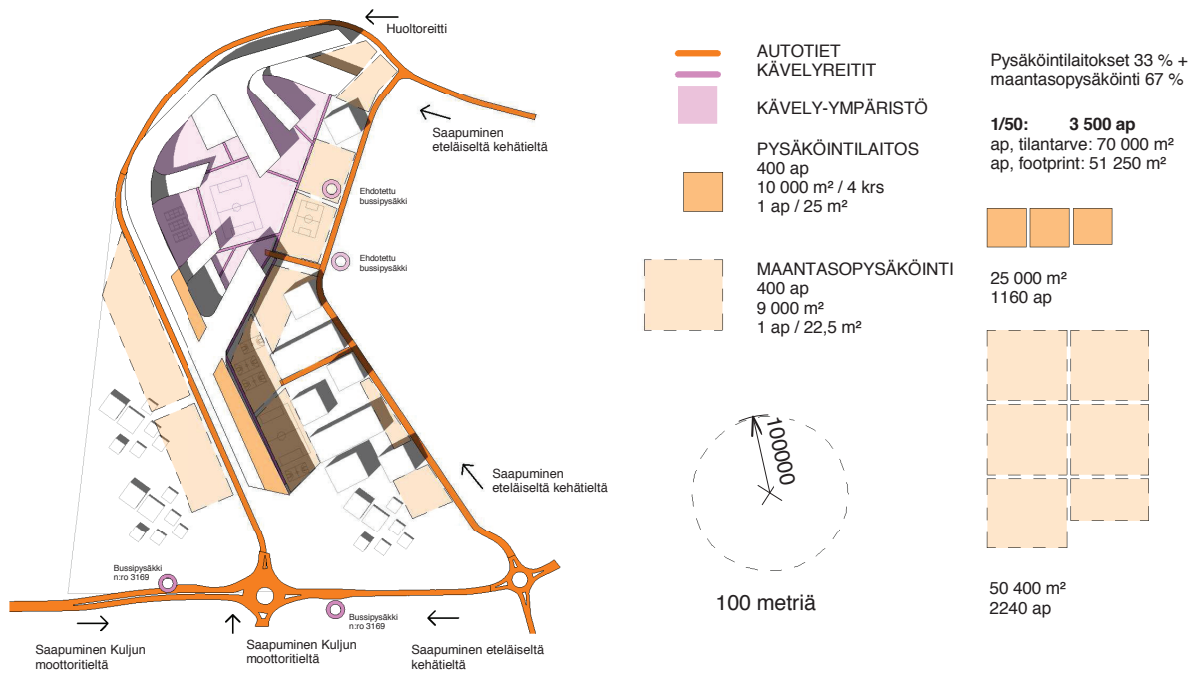
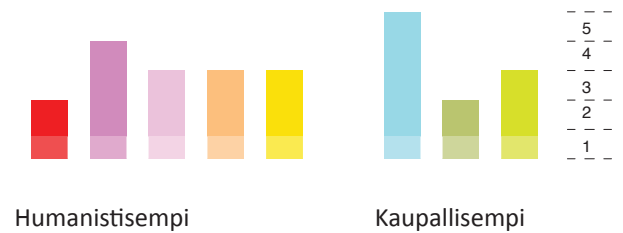
Kaavio 37: Lisäarvot.

### Lisäarvot

Näyteikkuna  
Suoja  
Aukio

Humanistisempi 12,5  
Kaupallisempi 10  
Yhteensä 22,5

- Keskusta- / fronttijulkisivu
- Julkisivua aukiolle päin
- Kävely-ympäristö
- Sisäpihalle (kerroin 0,5)
- Orientoitumien / hierarkia
- Näkyvyys valtatielle
- Muunneltavuus / vaiheistus
- Tehokas tontin käyttö



Kaavio 36: Liikkuminen ja pysäköinti.

sisäpihaympäristö jätetään rauhaan. Pysäköintipaikoilta pääsee nopeasti itse rakennukseen sisääntulohaarojen avulla, mikä lisää käyttömukavuutta etenkin talvella.

### Lisäarvot (kaavio 37)

Urbanin muurin suuri vahvuus on suunnittelualueen kaikista hankalimpien osien hyödyntäminen. Se täyttää myös mainiosti yhden diplomityön tavoitteista eli alueen vahvuuksien ja potentiaalin hyödyntämisen ja on tässä mielessä selkeä inside out -alue. Alue toimii hyvin myös talvella: kävelyaluetta on sijoitettu paljon rakennusmassojen sisäpuolelle.

### Heikkoudet

Idea vaatii paljon kerrosalaa ja valtateiden melu aiheuttaa suuria rakennuskustannuksia (esimerkiksi desibeliläsit).

### Realistisuus

Hyvistä tavoitteista ja esimerkiksi näkyvyyden tuomasta edusta huolimatta toteutuminen voi olla taloudellisesti liian kallista. Toisaalta vaiheistamalla ja tarkalla suunnittelulla rakennuskustannukset pystyttäisiin paremmin priorisoimaan ja tekemään ideasta toteutuskelpoisempi.

Lisäarvoanalyysi /  
Dialogi omistajan  
kanssa / / Prosessi  
/// Johtopäätökset

# LISÄARVOANALYYSI DIALOGI OMISTAJAN KANSSA ja JOHTOPÄÄTÖKSET

## Lisäarvoanalyysi

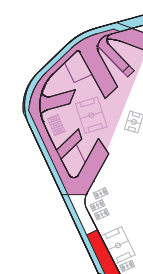
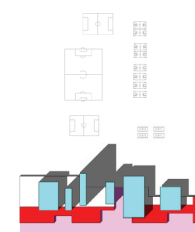
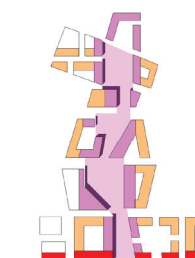
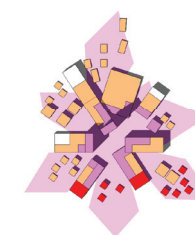
Lisäarvoanalyysi on hyvä menetelmä, kun halutaan vertailla eri konsepteja toisiinsa. Analysoidut lisäarvot jaettiin kahteen kategoriaan: humanistisempiin ja kaupallisempiin lisäarvoihin. Analyysin asteikko on viisiportainen: (5) erinomainen, (4) hyvä (3) tyydyttävä, (2) välttävä, ja (1) heikko.

Lisäarvoista saadut tulokset olivat osittain odotettuja, mutta joiltakin osin myös yllättäviä. Odotettua oli, että vähemmän tehokkaalla maankäytöllä sai helpommin aikaan hyvää kaupunkitilaa, tämä on havaittavissa kun vertaa *Reitti*- ja *Urbaani eteläreuna* -ideasuunnitelmia keskenään. Yllättävää oli, että erilaisilla lisäarvoilla päästiin suhteellisen samoihin lisäarvolukuihin.

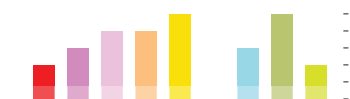
Suunnitelmissa on onnistuttu tuottamaan lisäarvoa erityisesti kävely-ympäristöllä (*Keskittymä* ja *Reitti*) ja julkisivulla kävely-ympäristölle. Kävely-ympäristön tuoma lisäarvo liittyy sen luomaan kaupunkimaiseen ympäristöön sekä sieltä löytyviin rajapintoihin, jolloin sekoittuneista toiminnoista saa eniten hyötyä ja synergiaa irti. *Urbaanissa eteläreunassa* ja *Urbaanissa muurissa* näkyvyys valtateille on ollut yksi niiden tärkeimmistä lisäarvoista. Tämä näkyvyys linkittyy sekoittuneisiin toimintoihin ja mahdollistaa näyteikkunan ulospäin ja tekee alueen monimuotoisesta toiminnasta läpinäkyvää ja siten houkuttelevampaa.

Usein rakennushankkeita arvioidaan voimakkaasti kustannuksien perusteella ja tavanomaisista poikkeavia ratkaisuja vältetään niiden tuomien riskien vuoksi. Lisäarvoanalyysi on yksi tapa perustella ja tuoda esiin niitä hyötyjä, joita saadaan aikaan kun tehdään jotain muuta kuin pelkästään kustannustehokasta arkkitehtuuria.

Lisäarvoanalyysi on vain yksi osa suunnitelmien arviointia, ei absoluuttinen mittari jonkin suunnitelman hyvyydestä tai heikkoudesta – analyysi on pikemminkin kirjoittajan subjektiivinen arvio eri ideasuunnitelmista. Lisäarvoanalyysi vaikutti kuitenkin toimivan suhteellisen hyvin ideasuunnitelmien soveltuvuuden arvioinnissa.



## Keskittymä



Humanistisempi	16
Kaupallisempi	10
<b>Yhteensä</b>	<b>26</b>

## Reitti



Humanistisempi	19
Kaupallisempi	10
<b>Yhteensä</b>	<b>29</b>

## Urbaani eteläreuna



Humanistisempi	11
Kaupallisempi	13
<b>Yhteensä</b>	<b>24</b>

## Urbaani muuri



Humanistisempi	12,5
Kaupallisempi	10
<b>Yhteensä</b>	<b>22,5</b>

Humanistisempi	Keskusta- / fronttijulkisivu
	Julkisivua aukiolle päin
	Kävely-ympäristö
	Sisäpihalle (kerroin 0,5)
	Orientoituminen / hierarkia
Kaupallisempi	Näkyvyys valtatielle
	Muunneltavuus / vaihteisuus
	Tehokas tontin käyttö

Ideasuunnitelmien arvioinnissa käytetyt  
lisäarvot



## Dialogi omistajan kanssa

*Tämä diplomityö on pyrkinyt selvittämään, mitä lisäarvoa sekoittuneesta kaupunkirakenteesta olisi omistajalle? Ja miten arkkitehti voisi kehittää asemaansa ja saada enemmän keinoja ideointivaiheen suunnitteluun? Arkkitehdin rooli on ajautunut enemmän jälkituotannon puolelle, vaikka arkkitehtien ammattitaidolla olisi paljon annettavaa jo ideointivaiheessa. Tilaustyöhön perusteessa diplomityössä oli poikkeuksellinen mahdollisuus saada palautetta omistajalta.*

Suunnittelualueen pohjoisosassa oleva tontti on ollut YIT:lle jo pitkään haasteena, koska tällöin ollaan eteläpuolen tonttien kehittymisen armoilla. Tämä eteläpuolen keskeneräisyys oli suuri syy siihen, minkä vuoksi suunnittelualuetta laajennettiin YIT:n omistamaa tonttia suuremmaksi. Kaikissa ideasuunnitelmissa tutkittiin, miten vaiheistaen koko suunnittelualue saataisiin rakennettua.

YIT on jo aloittanut alueen kehittämistä sijoittamalla sinne jonkin verran toimistotiloja, mutta tämä rakentaminen ei ole ollut vielä riittävää tekemään alueesta houkuttelevan. Omistajan mukaan alue tarvitsisi myös muita toimintoja kuin pelkkiä toimistotiloja sekä selkeästi enemmän rakennuksia. Toive erilaisista toiminnoista oli tärkeä syy hybridi-kehittelyn syntyyn. Myös omistajan toive suuremmasta rakentamisen määrästä oli yhtenä perusteena selvästi osayleiskaavaa tehokkaammalle maankäytölle.

Omistajalta saatua arvokasta palautetta on otettu huomioon ideasuunnitelmissa. Tavalliseen harjoitustyöprojektiin verrattuna diplomityö on saanut huomattavaa lisäarvoa palautteesta ja keskusteluista omistajan edustajan Matti Joensuun kanssa. Omistajalla oli esimerkiksi selkeä mielipide siitä, että liiketilat kannattaisi sijoittaa suunnittelualueen eteläpuolelle.

Ideasuunnitelmia omistaja piti hyvinä ja lennokkaina. Ideasuunnitelmista *Reitti* nousi omistajan suosikiksi jatkokehittelyä varten. Se onkin ideasuunnitelmista realistisimpia ja myös lisäarvo-analyysissä *Reitti* sai eniten pisteitä. *Reitti*-ideasuunnitelmassa nousi esiin pohjoispuolen tarve mielenkiintoisista ja houkuttelevista toiminnoista. Seuraavan vaiheen yksi tavoitteista olisikin keksiä jotain houkuttelevaa tähän pohjoisosaan: olisiko paikka esimerkiksi sopivampi monitoimiareenalle, kuin nyt kaavailtu kansi-areenahanke Tampereen keskustaan? *Urbaani muuri* sai myös kannatusta, mutta tuntui omistajan mielestä liian isolta ja riskialttiilta.

Kaupunkirakenteen lisäarvojen selvittämisen omistaja otti hyvin vastaan, mutta lisäarvoanalyysi kiteytyi vastasen verran loppuvaiheessa, ettei sitä ehditty kunnolla käsittelemään omistajan kanssa. Paremmiin jäsennellyillä esityksillä ja jo alussa tarkemmin pohdituilla kysymyksillä olisi voinut saada omistajan kanssa käydystä dialogista vielä enemmän irti.

## Prosessi

Työllä ei ollut omistajan puolesta aikataulurajaa ja se teki ajan käytöstä ongelmallisen: ilman ulkopuolista painetta ja deadlineja työn aikataulu helposti pitkittyi. Näkökulman löytäminen ja aiheitten rajaaminen oli myös vaikeaa ja vei aikaa, koska aihetta olisi voinut käsitellä niin monelta muultakin suunnalta. Edellä mainitut asiat ovat toki yleisiä hankaluuksia diplomityön kaltaisille projekteille, eikä työni tässä suhteessa tehnyt poikkeusta. Ongelmista huolimatta prosessi oli antoisa ja opettavainen.

## Johtopäätökset

*Diplomityön tavoite oli saada aikaan parempia ja rikkaampia vaihtoehtoja tavanomaiselle automarketti-alueelle. Keskeisiksi aiheiksi työn edetessä nousivat arkkitehtuurisen lisäarvon tuottaminen kehäteiden ympäristölle ja rakennuksille sekä tuon lisäarvon tutkiminen.*

Suunnittelu rajattiin neljään suhteellisen pitkälle vietyyn ideasuunnitelmaan. ideasuunnitelmat onnistuivat erityisesti niiden keskinäisessä eroavaisuudessa ja lisäarvojen testauksessa. Ideasuunnitelmista oli hyötyä omistajalle, jolle esiteltiin suunnitelmien kautta monia erilaisia vaihtoehtoisia toimintoja alueelle. Ideasuunnitelmien vieminen realistiseksi ja toteuttamiskelpoiseksi projekteiksi olisi vaatinut paljon lisätyötä ja siksi realistiset ideasuunnitelmien loppuunsaattamiset rajattiin tämän työn ulkopuolelle. Mielenkiintoista ja yllättävää oli huomata neliömäärältään suunnilleen samansuuruisten ideasuunnitelmien suuri ero sekä maankäytössä että footprintissä. Myös idealuonnosten lisäarvojen erot olivat välillä yllätyksellisiä, mikä osaltaan kertoo lisäarvovertailun hyödyllisyydestä.

Kaupunkirakentamisen suhteen suunnittelualue on ristiriitainen, mikä teki työstä vaikean mutta samalla mielekkään. Omistaja piti neljästä vaihtoehdosta *Reitti*-ideasuunnitelmaa parhaimpana: *Reitin* vahvuutena oli esimerkiksi se, että siinä alueelle oli saatu eniten uutta ja hyvää julkista kaupunkitilaa. Juuri tämä kaupunkitilan runsaus nosti *Reitin* myös lisäarvoanalyysissä muita ideasuunnitelmia arvokkaammaksi.

Työn pääasioina olivat ideasuunnitelmien esittely ja lisäarvot. Sekoittuneet toiminnot ja brändäys olivat edellä mainituille pääasioille hyviä ja syventäviä apuvälineitä. Sekoitettut toiminnot, brändäys ja kokemuksellisuus olisivat hyviä aiheita myös jatkotutkimukseen. Ideasuunnitelmien analyysiä voisi kehittää pidemmälle, esimerkiksi olisi ollut mielenkiintoista saada tietää, kuinka pienellä neliömäärällä olisi mahdollista saada uutta ja hyvää kaupunkitilaa.

Arkkitehdin työnkuva on keskittynyt yhä enemmän projektien loppuvaiheeseen. Olisi kuitenkin tärkeää, että arkkitehti osallistuisi projekteihin jo alkuvaiheessa, jolloin projekteissa voitaisiin ottaa enemmän huomioon arkkitehtuurisia lisäarvoja jo alusta lähtien. Tämä diplomityö oli osaltaan myös tutkielma lisäarvon tunnistamisesta ja esilletuomisesta. Työ pyrki selvittämään sekoittuneen julkisen kaupunkitilan lisäarvojen perusajatuksia – lisäarvojen tarkempi jäsentäminen ja tutkiminen vaatisi kuitenkin oman työnsä.

# LÄHTEET

## KIRJALLISET LÄHTEET

**Klingmann**, Anna (2010). Brandsapes: Architecture in Experience Economy. MIT Press.

**Tampereen kaupunki** (2000). Tampereen kaupungin rakennusjärjestys. Tampereen kaupunki.

**Auge**, Marc (1992). Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity.

**Stevenson**, Angus; **Waite**, Maurice (toimittaneet) (2011, 12. painos). Cocise Oxford English Dictionary. Oxford University Press.

**Valtioneuvosto** (2008). Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, ajantasaistettu versio (sisältää vuoden 2000 päätöksen ja sen tarkistuksen vuodelta 2008).

**Alppi**, Samuli; **Ylä-Anttila**, Kimmo (2007). Verkostourbanismi.

**Mänty**, Jorma (2009). Arkkitehtuurin laidalta. Arkkitehtuurin laitos, Tampereen teknillinen yliopisto.

**Tampereen kaupunki**, kaupunkiympäristön kehittäminen, maankäytönsuunnittelu (2013). Lahdesjärven osayleiskaava – selostus. Tampereen kaupunki.

**Sankala**, Kari (2010). Artikkelit Kaleva –lehdessä 21.6.2010.

**Tampereen kaupunki** (2011). Tampereen kaupungin ympäristömeluselvitys 2011. Tampereen kaupunki.

**Ilmailulaitos** (1997). Tampere-Pirkkalan lentoasema: Lentomelualueet vuosina 1993 ja 2010 – Tarkastelu uusilla lähtötiedoilla. Ilmailulaitos.

**Rakennustieto Oy**. RT 95-10718 (2008). Toimistotilat, työpistesuunnittelu ja –mitoitus.

**Rakennustieto Oy**. RT 95-10717(2000). Toimistotilat, tilasuunnittelu ja –mitoitus.

**Rakennustieto Oy**. RT 94-10554 (1994). Hotellit ja motellit.

**Holl**, Steven (2011). Esipuhe kirjassa: This is Hybrid: An analysis of mixed-use buildings by a+t. a+t architecture publishers.

a+t research group: **Fernandez Per**, Aurora; **Mozas**, Javier; **Arpa**, Javier (2011). This is Hybrid: An analysis of mixed-use buildings by a+t. a+t architecture publishers.

**Fenton**, Joseph (2011). Lainattu kirjassa: This is Hybrid: An analysis of mixed-use buildings by a+t (esipuhe). a+t architecture publishers.

**Johnson**, Philip (2010). Lainattu kirjassa: Brandsapes: Architecture in Experience Economy. MIT Press.

**Nyman**, Kaj (1998). Talojen kieli. Kustannusosakeyhtiö Moreeni.

## SÄHKÖISET LÄHTEET

**Brandscape** (2014). 5.10.2014: [http://www.brandscape.fi/brand\\_fi.pdf](http://www.brandscape.fi/brand_fi.pdf).

**Mamia**, Virpi (2013). <http://www.yleiskaava.fi/2013/millainen-helsinki-olisi-ilman-moottoriteita/>.

**www.jrank.org** (2014). 16.10.2014: [encyclopedia.jrank.org/articles/pages/1097340/Fred-Meyer.html](http://encyclopedia.jrank.org/articles/pages/1097340/Fred-Meyer.html).

Suomenkielinen **Wikipedia** (2014). 23.8.2014: [fi.wikipedia.org/wiki/Hypermarketti](http://fi.wikipedia.org/wiki/Hypermarketti).

**Helsingin Sanomat** (2002). 30.12.2002: Helsingin Sanomat, kaupunki-arkisto: <http://www2.hs.fi/uutiset/juttu.asp?id=20021230KA1>.

**Skanssin internetsivut** (2014). <http://www.skanssi.fi/LEED>.

**Salmisaaren internetsivut** (2014). <http://salmisaarenliikuntakeskus.fi/>.

**Libeskind**, Daniel (2014). <http://daniel-libeskind.com/projects/westside-shopping-and-leisure-centre>.

**Salmela**, Marja (2013). Artikkelit Helsingin sanomissa 8.10.2013: <http://www.hs.fi/kaupunki/a1381120378963>.

**Helsingin Sanomat** (2014). 18.4.2014: [hs.fi](http://www.hs.fi).

**Helsingin Sanomat** (2013). 27.10.2013: <http://www.hs.fi/kaupunki/a1382760968848>.

## KUVALÄHTEET

Kuvien rajausta on saatettu muuttaa.

**Kuva 1.** (2014) <http://hdw.eweb4.com/wallpapers/7801/>. Los Angelesin valtatteita.

**Kuva 2.** **Helin & Co.** Architects:in nettisivut (2014). <http://helinco.fi/skanssi-centre>. Skanssi.

**Kuva 3.** (2014). Salmisaaren liikuntakeskus.

**Kuva 4.** **www.asb-portal.cz** (2014). Vihiluodon kalakauppa.

**Kuva 5.** (2014). [http://www.myfaq.co.uk/wp-content/plugins/RSSPoster\\_PRO/cache/c763d\\_ncstateparking\\_100212.jpg](http://www.myfaq.co.uk/wp-content/plugins/RSSPoster_PRO/cache/c763d_ncstateparking_100212.jpg). Retail park + stadion.

**Kuva 6.** **Libeskind**, Daniel (2014): <http://daniel-libeskind.com/projects/westside-shopping-and-leisure-centre/images>. West Side Shopping and Leisure Centre.

**Kuva 7. – 8.** **Helsingin Sanomat** (2013). HS 27.10.2013.

**Kuva 9.** **Jan Strangin karttatieto** (2014). [www.strang.fi/karttatieto/](http://www.strang.fi/karttatieto/). Tampereen topografinen kartta vuodelta 1956.

**Kuva 10.** **Fonecta** (2014). <http://www.fonecta.fi/kartat/TAMPERE>. Ilmakuva suunnittelualueesta.

**Kuvat 11. – 13.** **Jäntti**, Aku-Ville (2013). Kuvia suunnittelualueesta.

**Kuva 14.** **Tampereen kaupunki** (2010). Lahdesjärven osayleiskaavaehdotus.

**Kuvat 15. – 18.** **Jäntti**, Aku-Ville (2014).

**Piirrokset 1. – 12.** **Jäntti**, Aku-Ville (2014).

**Kaaviot 1. – 37.** **Jäntti**, Aku-Ville (2014).

## KIITOS

**BST-Arkkitehdit Oy:lle ja Petri Tavilammelle sekä YIT Oy:lle ja Matti Joensuulle tämän diplomityön mahdollistamisesta ja työn ohjauksesta.**

**Panu Lehtovuorelle työn ohjauksesta.**

**Hannulle, Jounille, Outille, Nopalle, Tiialle, Martalle, Joonalle, Villelle, Tatulle ja Reetalle avusta, ohjauksesta ja kannustuksesta.**

